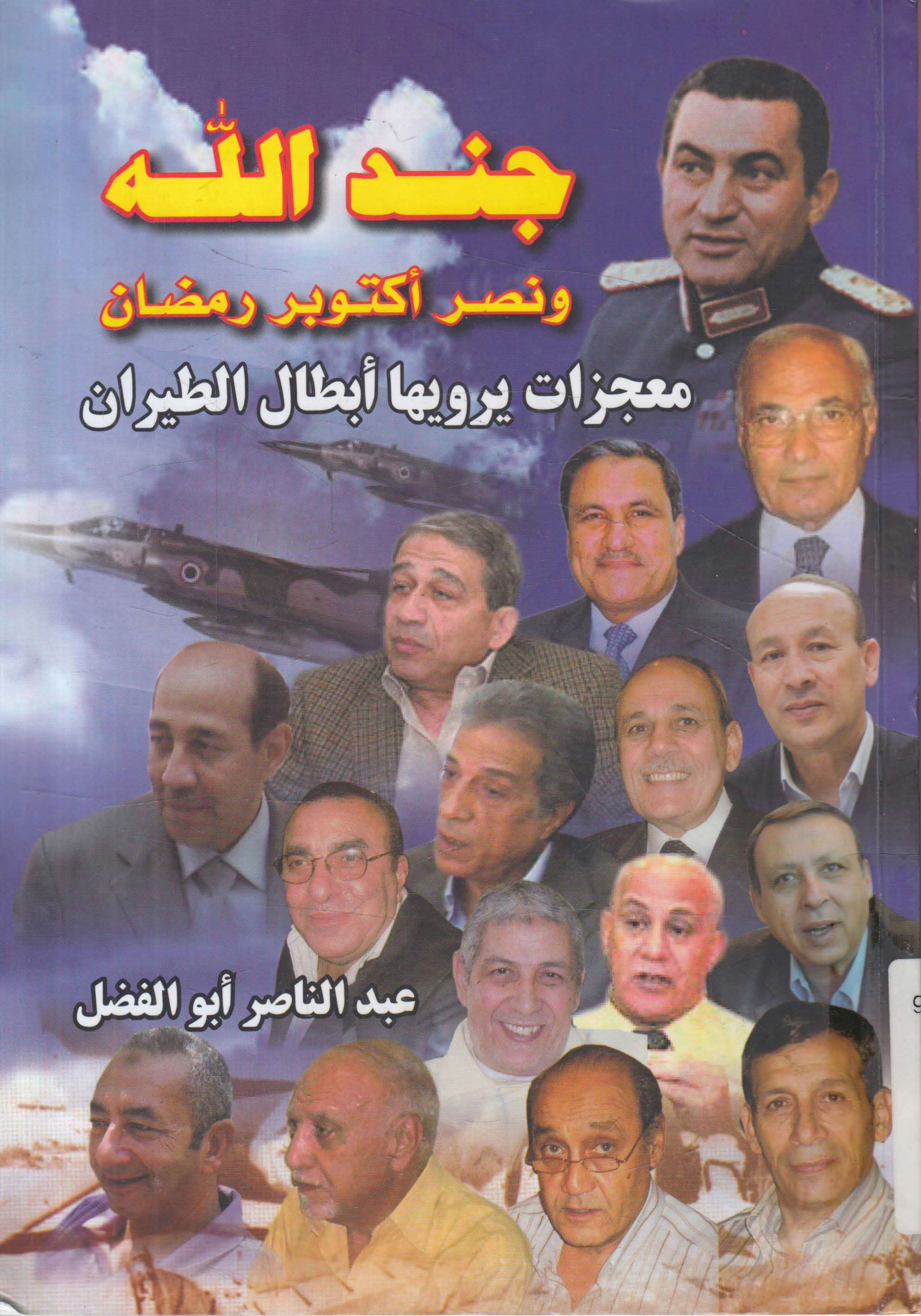


جند الله

ونصر أكتوبر رمضان

معجزات يرويها أبطال الطيران

عبد الناصر أبو الفضل



جند الله ونصر أكتوبر رمضان
معجزات يرويها أبطال الطيران

عبد الناصر أبو الفضل

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إِنْ يَنْصُرْكُمُ اللَّهُ فَلَا غَالِبَ لَكُمْ وَإِنْ يَخْذُ لَكُمْ فَمَنْ ذَا
الَّذِي يَنْصُرُكُمْ مِنْ بَعْدِهِ وَعَلَى اللَّهِ فَلْيَتَوَكَّلِ الْمُؤْمِنُونَ

١١٠ آل عمران .

وَلِتَعْلَمِنَّ بِهَذَا الْقُرْآنُ وَمَا أَلْنَصُرُ إِلَّا
مَنْ عِنْدَ اللَّهِ إِنَّ اللَّهَ عَزِيزٌ حَكِيمٌ

١٠ الأنفال ..

وَمَا رَمَيْتَ إِذْ رَمَيْتَ وَلَنْ يَكُنَّ اللَّهُ رَمِيًّا

١٧ الأنفال ..

وَأَعِدُّوا لَهُمْ مَا اسْتَطَعْتُمْ مِنْ قُوَّةٍ وَمِنْ رِبَاطِ الْخَيْلِ
تُرْهِبُونَ بِهِ عَدُوَّ اللَّهِ وَعَدُوَّكُمْ وَءَاخِرِينَ مِنْ دُونِهِمْ
لَا تَعْلَمُونَهُمُ اللَّهُ يَعْلَمُهُمْ

١٠ الأنفال ..

يَتَأْتِيهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا أَنْ تَنْصُرُوا اللَّهَ يَنْصُرْكُمْ وَيُكَفِّرَ

٣ الفتح

وَلِلَّوْجُودِ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضِ وَكَانَ اللَّهُ عَلِيمًا حَكِيمًا

٤ الفتح

مقدمة

قلما تجد المتعة والتشويق والإثارة في كتاب واحد .. فضلا عن الشعور بالفخر عند وبعد قراءته .. هذا ما تحتويه صفحات « جند الله ونصر أكتوبر رمضان - معجزات يرويها أبطال الطيران » .. رغم المشقة التي تكبدتها عند جمع مادته .. إلا أنني تمتعت أيما متعة خلال لقاءاتي مع أبطال نصر أكتوبر رمضان .. فما أسهل من رصد أحداث الحرب من خلال الكتب التي تناولتها .. إلا أنني فضلت لقاء بعض أبطال الطيران .. حيث شعرت بفخر كبير عند الإستماع لهم ووجدت لديهم إجابة علي التساؤل التالي .. هل إنتهي عصر المعجزات بإنقطاع الرسل ؟ .. وهو تساؤل طرحه الكثيرون في كل وقت ومكان .. قد يعتقد البعض أن الإجابة صعبة .. ولكنني أرد بأن المعجزات مازالت موجودة .. وإذا كانت إرتبطت بدعم الأنبياء وقت إرسالهم .. وإنقطعت بموتهم ماعدا كتاب الله .. إلا أنني أؤكد بأن المعجزات الإلهية مستمرة لأن الله حي لا يموت .. ودليلي علي إستمرارها هذا الكتاب .. حيث أرسل الله جنودا لم يرها أحد .. ولكن شعر بها أبطال أكتوبر ٧٣ .. وهو ما مسته من خلال رواياتهم لتفاصيل الحرب التي أعادت للعرب العزة والكرامة والعرض قبل الأرض .. لقد تشرفت بلقاء العشرات منهم .. حيث عملوا في وزارة الطيران المدني خلال العقد الأول من الألفية الحالية .. ووجدت لديهم رصيда طويلة من البطولات .. قررت تسجيلها خوفا من ضياعها بوفاتهم .. وعندما جلست معهم وخلال سرد البطولات .. توقفت أمام بعض اللقطات .. حاولت تجميعها في لوحة واحدة .. لعلها تساعد علي بلورة رؤية واضحة حول نصر أكتوبر رمضان .. حيث شملت علي أشياء خفية هي جند الله في لحظات المواجهة الصعبة مع العدو .. أدت إلي فوز أبطالنا عند الإلتحام مع الأعداء رغم أن كل المؤشرات لاتشير إلي ذلك .. وكانت أشبه بمعجزة تحققت في العصر الحديث .. لقد شعر بعض الأبطال بوجود جنود لله يساعدونهم في المعركة .. تأكيدا للعديد من الآيات القرآنية التي تؤكد علي أن الله يرسل جنودا لايرها أحد .. تساعد المؤمنين حقا بشرط الأخذ بالأسباب وهو ما فعلناه في حرب أكتوبر رمضان المجيدة .. حيث أعددنا للعدو ما إستطعنا من قوة وتدريب .. إن هذا الكتاب ضروري لعرض لمحة من أمجاد وبطولات نصر أكتوبر .. خاصة بعد ميلاد أجيال عديدة لم تشعر بحلاوة هذا النصر .. كان من المهم

إستحضار لحظات النصر من رجال صدقوا ما عاهدوا الله عليه.. من بذل الجهد والعرق في التدريبات و حمل أرواحهم والتحليق بها لمواجهة العدو .. سيطروا بدمائهم أسمى صفحات التاريخ .. منهم من تجاوز الستين وقت لقائي بهم ومنهم من ينتظر .. كان من المهم التحدث معهم ليكشفوا عن مكنون روح أكتوبر وأسرار المواجهات التي حدثت مع طائرات العدو فوق السحاب .. والضربات الجوية التي دكوا بها حصون العدو علي الأرض .. علي أن نضع ذلك في حسابنا والإستفادة بدروس هذه الحرب لأن سيناء مازالت مطمعا للأعداء .. ومازالت بوابتنا الشرقية مثلما كانت طوال التاريخ هدفا ومدخلا للغزاة .. وليس أدل علي ذلك ما يذكره بعض الإسرائيليين بضرورة إقتطاع ٢٧٠ كم من سيناء لإقامة الفلسطينيين فيها مقابل مساحة بمائلة تأخذها مصر من صحراء النقب .. ومن بينهم الطيار « جيورا » والذي كان أول طيار إسرائيلي وقع في أسرنا خلال حرب الإستنزاف .. ويحكي أحد أبطالنا في الكتاب قصة أسره .. إلي جانب العديد من البطولات والمعجزات المشوقة .. ليس بهدف التسلية .. ولكن دافعا للفخر .. ومحفزا لبذل الجهد من أجل التعلم من درس هذا النصر .. والتخطيط الدقيق لحماية بلدنا .. والأخذ بالأسباب خاصة وأن الإستراتيجية العسكرية تتميز بالتقدم المطرد في أساليب الأسلحة .. وقد إستغرق تنفيذ هذا الكتاب أكثر من ثلاثة أعوام .. ولقد حرصت علي أن ألتقي بكل بطل .. ووضع عناوين فرعية في شكل جديد من صياغة الكتب لتتناسب مع إيقاع العصر السريع .. ولإعطاء الفرصة للقارئ ليتجول بحرية دون التقييد بوقت أو موضوع .. ولكي نستحضر من خلاله عوامل النصر وأسباب الفوز علي العدو .. لنلتزم بها كميثاق حياة ..

الكاتب

E-MAIL:abdelnasseraboelfadl@yahoo.com

الفصل الأول (قائد الأبطال)

الطيار البطل

« محمد حسني مبارك »



« إن ما قمتم به .. وما أنجزتموه خلال معارك أكتوبر .. من أروع ما قامت به أية قوة جوية عبر التاريخ .. منذ أن عرف العالم القوات الجوية و حروب القوات الجوية .. »

من أقوال الرئيس " السادات "

لأبطال القوات الجوية ..

« إن بطولات طيارينا و أعمالهم المحمّدة .. و الدماء الزكية التي أريقّت في سبيل التحرير والحريّة تمت في معارك جوية عنيفة .. وأن النتيجة النهائية يعرفها الآن بكل وضوح - فعلا و عملا - القادة الطياريون و الإسرائيليون على السواء .. لقد دخل طيارونا في معارك جوية ضارية .. ووجد العدو نفسه أمام أبطال لم يسمع و لم يقرأ عن نظائريهم من قبل .. لقد خدعته قيادته العسكرية و صورت له الطيران المصري و الطيار المصري في صورة غير حقيقية .. و كانت المفاجأة .. بل كانت الصدمة بكل عنفها واضحة أمام الطيارين الإسرائيليين .. »

من أقوال الرئيس البطل

« حسني مبارك » خلال الحرب ..

إنه المايسترو الذي قاد بإتقان بديع .. فرقة الأبطال لعزف أحلي لحن زين تاريخ العسكرية العربية الحديثة .. بعد أن إختارهم بعناية بالغة .. ودرّبهم فأحسن تدريبهم .. حثّ حملوا الأمة معهم داخل طائراتهم .. وحلقوا بها في أجواء الأمل وأعادوا العرض قبل الأرض .. وهو لاعب الدور الرئيسي في الضربة الجوية ولا بد من عرض نبذه عن دوره .. حيث لاح في أفق الأبطال كأفضل قدوة لهم .. ولقد ذكره الأبطال بكل خير .. فكان مثالا للانضباط والذكاء وحب الوطن ..

« من هو »



هو الرئيس « محمد حسنى مبارك » ولد في الرابع من مايو ١٩٢٨ فى كفر المصلحة بمحافظة المنوفية .. أنهى تعليمه الثانوى بمدرسة « المساعى المشكورة » الثانوية بشبين الكوم .. والتحق بالكلية الحربية .. وحصل على بكالوريوس العلوم العسكرية فى فبراير ١٩٤٩ .. وتخرج برتبة ملازم ثان .. إلتحق ضابطا بسلاح المشاة .. ولما أعلنت الكلية الجوية عن قبول دفعة جديدة من خريجي الكلية الحربية .. تقدم للالتحاق بها

مبارك والرئيس السادات في غرفة عمليات حرب أكتوبر

وإجتاز الإختبارات مع أحد عشر ضابطاً وتخرج فيها فى ١٢ مارس ١٩٥٠ .. وظل يتدرج فى الوظائف العسكرية حيث عُين بالقوات الجوية فى العريش فى ١٣ مارس ١٩٥٠ .. ثم نقل إلى مطار حلوان عام ١٩٥١ للتدريب على المقاتلات .. وإستمر به حتى بداية عام ١٩٥٣ .. ثم نقل إلى كلية الطيران ليعمل مدرساً بها .. ثم مساعداً لأركان حرب الكلية .. وترقى رئيساً لأركان حرب الكلية .. وقائد سرب فى نفس الوقت حتى عام ١٩٥٩ .. وشارك البطل وشاهد بعض الأحداث المهمة .. حيث تم أسره مع ضباط مصريين بعد نزولهم اضطرارياً فى المغرب على متن مروحية خلال حرب الرمال التى نشبت بين المغرب والجزائر .. كما حرص الطيار « مبارك » على تطوير نفسه وزيادة تعليمه حيث سافر فى بعثات راسية إلى الاتحاد السوفيتى .. منها بعثة للتدريب على القاذفة اليوشن - ٢٨ .. وبعثة للتدريب على القاذفة تي - يو - ١٦ .. كما تلقى دراسات عليا بأكاديمية فرونز العسكرية الاتحاد السوفيتى فى الفترة من « ١٩٦٤ - ١٩٦٥ » .. ثم ترقى إلى قائد لواء قاذفات قنابل .. وقائداً لقاعدة غرب القاهرة الجوية بالوكالة حتى ٣٠ يونيه ١٩٦٦ .. وفى يوم ٥ يونيو ١٩٦٧ كان قائداً لقاعدة بنى سويف الجوية .. حيث قاد طائرتيه من طراز تي يو ١٦ وخلق بها فى أجواء مصر وأنقذها من التدمير وتوجه بها إلى أسوان .. وفى نوفمبر ٦٧ تم تعيينه مديراً للكلية الجوية .. وبدأ العمل فى أسراب القاذفات والمقاتلات وتم تكليفه بإعداد جيل جديد من الطيارين المصريين .. وبالفعل نجح فى تخريج ١١ دفعة من الكلية الجوية .. بعد أن عالج آثار النكسة عليهم .. خاصة وأن القوات الجوية تأثرت بشكل كبير فى هذه الحرب حيث فقدنا معظم الطائرات فيها .. ورغم ذلك فإن « مبارك » كان من القلائل الذين تصرفوا بذكاء ووطنية وشجاعة فى هذا اليوم كما ذكرت سابقاً ..

« صناعة الأبطال »

كانت فترة عمل « مبارك » مديراً للكلية الجوية خصبة ومثمرة .. حيث أنتج فيها الكثير .. عندما تم تكليفه بإعداد جيل جديد من الطيارين المصريين فى إطار إعادة بناء القوات المسلحة تمهيداً لإسترداد الأرض والعرض .. وبالفعل نجح مبارك فى تنفيذ المهمة خلال ٢٠ شهراً .. وأصبح للسماء المصرية مايكفى من دروع الحماية من ضربات الطيران الإسرائيلى .. وبعد هذا الإنجاز إختاره الرئيس « جمال عبدالناصر » لموقع أفضل عندما عينه فى ٢٣ يونيو ١٩٦٩ رئيساً لأركان حرب القوات الجوية .. بعد أن تم ترقيته إلى رتبة العميد .. وخلال هذه الفترة إنتقلت القوات المسلحة من مرحلة الصمود والتصدي للعدوان إلى فترة الهجوم والإستنزاف .. وهو ماتم من خلال تنفيذ بعض المهام فى عمق سيناء المحتلة أو مواجهة الطائرات التى تحاول الدخول إلى مصر .. ومساندة بعض قطاعات القوات المسلحة فى إشتباكاتهما مع العدو طوال حرب الإستنزاف .. ونجحت القوات الجوية فى

تنفيذ عدة مهام بنجاح لتبدأ مرحلة جديدة من مواصلة البناء إستعدادا للمعركة الفاصلة .. وفي ٢٣ أبريل ١٩٧٢ أصدر الرئيس « السادات » قرارا بتعيين اللواء «مبارك» قائدا للقوات الجوية .. ثم نائبا لوزير الحربية إلى جانب القوات الجوية .. وكانت المهمة المكلف بها مبارك وقتها هي إعداد القوات الجوية لحرب تحرير وإعادة التراب المصري .. ومحو ما لصق بالقوات الجوية المصرية من عار الهزيمة في ١٩٦٧ .. وأن يتحول وضع هذه القوات من نقطة ضعف لمصر وتفوق لإسرائيل إلى رأس حربة تقود إلى النصر .. وتبتر ذراع إسرائيل الطويلة ..

« المفاجأة »

ومن واقع شهادات الأبطال تبين أن التصريحات العلنية اللواء (حسنى مبارك) إلى أفراد القوات الجوية قبل حرب أكتوبر .. توضح مدى عمق فكره الاستراتيجى وإستيعابه الصحيح لمجرى ومسار التاريخ ومدلولات أحداثه .. حيث قال فى يناير ١٩٧٢ لأفراد القوات الجوية : « إن المفاجأة هي الضربة الأولى المباغتة التى تفقد العدو صوابه .. وتحطم معنوياته .. وتمهد لكسب الحرب فى النهاية .. وهى تركز على دعامتين : السرية والسرعة» ..

وبعد ٢٢ شهراً من هذا التصريح .. حدث ما كان يتضمنه بالفعل .. وبالسرية والسرعة نجحت الضربة الأولى المباغتة فأفقدت العدو صوابه .. كما كان مبارك يذكر أولاده من الطيارين دائماً بالانتصارات المصرية .. حيث قال لهم فى نوفمبر ١٩٧٢ : « لقد تصدت مصر على مر العصور لأطماع الغزاة .. ودحرتهم واحداً إثر الآخر .. وستكون مصر نواة التجمع العربى لدحر الغزوة الصهيونية» .. وفى سبتمبر ١٩٧٣ .. قبل أيام من حرب أكتوبر ١٩٧٣ قال لرجاله : « القوة .. والحق .. وإرادة القتال هي ألزم العناصر لاستحواذ النصر وكسب المعركة» .. هكذا أعد الرجل رجاله للمهمة ووضع الخطط المحكمة وبرامج التنفيذ فى الواقع ..

« الضربة الجوية »

وبعد إعادة البناء والإستعداد والتدريب الجيد .. جاءت اللحظة الحاسمة والمرجوة .. حيث كان اللواء (حسنى مبارك) قائد القوات الجوية موجودا فى مقر قيادة القوات الجوية .. عندما أصدر الأمر الكودى — صدام — إلى جميع مراكز وغرف عمليات التشكيلات والقواعد والمطارات الجوية فى مصر .. لتنطلق فى نفس اللحظة ٢٢٢ طائرة تعبر قناة السويس .. وفى الساعة الثانية و ٤٥ دقيقة .. دق جرس الهاتف فى مقر القيادة العامة للقوات المسلحة — مركز رقم ١٠ — وجاء نص المكالمة كالتالى : « تمام القوات الجوية .. المهمة تم تنفيذها بالكامل فى أوقاتها المحددة .. عادت جميع طائراتنا عدا طائرة واحدة استشهد

قائدها».. كان هذا نص المكالمة التي أجراها اللواء (حسنى مبارك) .. وكان على الطرف الآخر الفريق (أحمد إسماعيل على) وزير الحربية وكان إلى جواره الرئيس (أنور السادات) وصدرت التعليمات بإذاعة البيان رقم (٣) يقول : « إلحاقاً للبيان رقم (٢) نفذت قواتنا الجوية مهامها بنجاح .. وأصاب مواقع العدو إصابات مباشرة - وعادت جميع طائراتنا إلى قواعدها سالمة عدا طائرة واحدة».. كان هذا الخبر القصير يحمل معنى عسكرياً وسياسياً ومعنوياً .. فهذه الضربة الأولى كسرت حاجز الخوف والرغبة .. وأربكت القوات

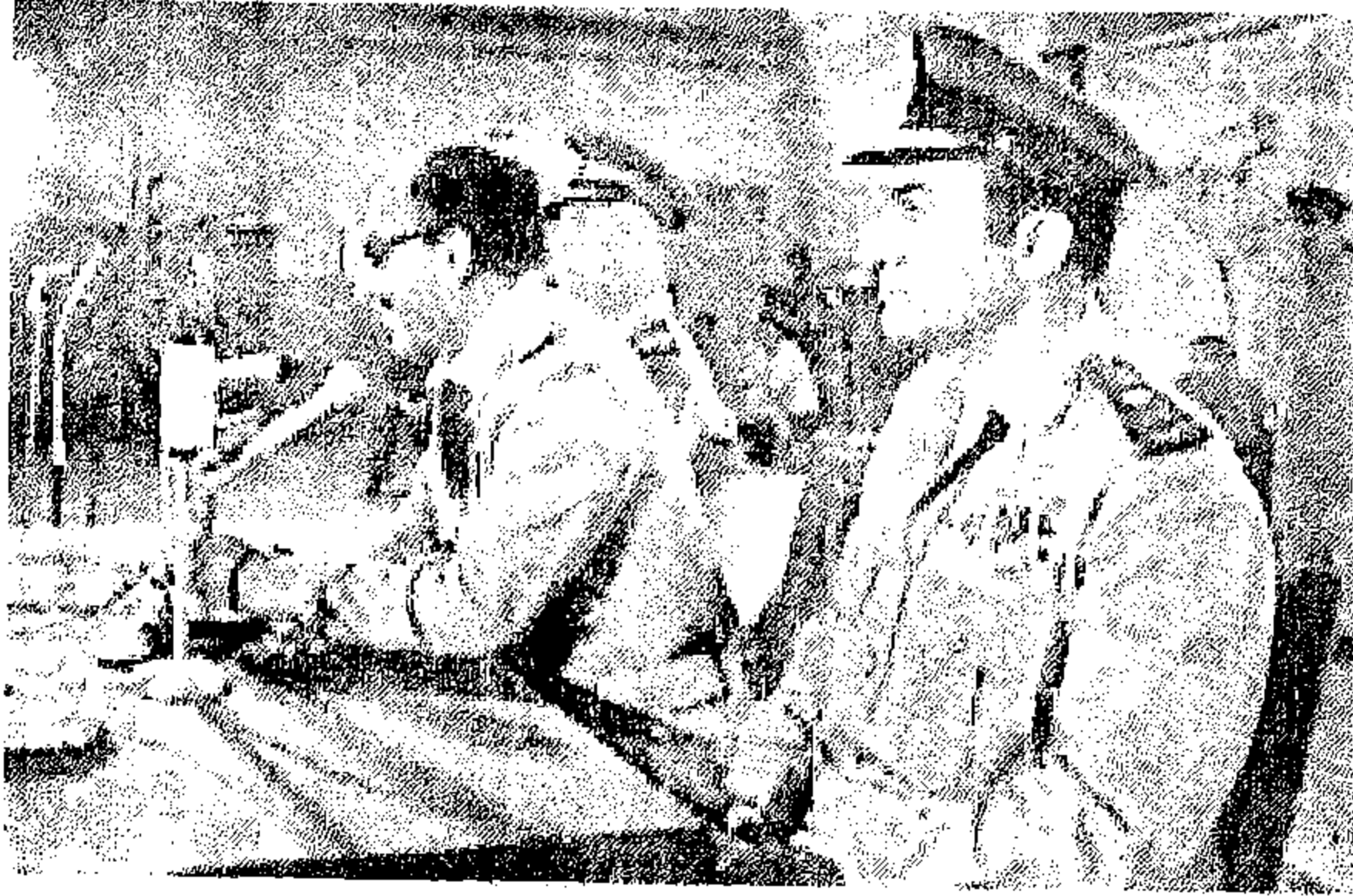


مبارك مع أبطال الطيران

الإسرائيلية بتحطيم مراكز القيادة والسيطرة .. ومواقع التشويش الإلكتروني والمطارات والتجمعات العسكرية الهامة في سيناء .. كان هذا هو تقدير كل الخبراء العسكريين وشهادة الإسرائيليين أنفسهم .. وكانت حصيلة الضربة الجوية التالي : تدمير مطارات المليز وبيرتمادا ورأس نصراني .. وتدمير عشرة مواقع صواريخ أرض جو طراز هوك .. وتدمير ٦ مواقع مدفعية بعيدة المدى .. وتدمير ثلاثة مواقع رادار ومراكز توجيه وإنذار ومحطتي أم خشيب وأم مرجم

للإعاقة والشوشرة .. وتدمير ثلاث مناطق شئون إدارية للعدو .. وقصف النقطة القوية بشرق بورقؤاد .. وما تحقق في هذه الضربة يعد معجزة بكل المقاييس .. حيث كانت تقديرات الاتحاد السوفيتي للضربة الجوية المصرية الأولى أنها ستحقق من ٣٠ — ٣٥٪ كنسبة متوقعة من الأهداف المعادية في سيناء .. وأن الخسائر المتوقعة في الطائرات المصرية في حدود من ٤٠ — ٤٥٪ كنسبة خسائر مقدرة .. لكن الحقيقة أن نتائج الضربة

الجوية المصرية كانت تحقيق مهامها بنسبة من ٨٥ — ٩٠ ٪ .. والخسائر كانت في حدود من ٣ — ٥ ٪ في طائرات الضربة الجوية الأولى يوم ٦ أكتوبر ١٩٧٣ .. وكان من المقرر القيام بضربة جوية ثانية ضد العدو يوم السادس من أكتوبر قبل الغروب بقليل .. و لكن نظرا لنجاح الضربة الأول في تحقيق كل المهام التي أسندت إلى القوات الجوية المصرية .. قررت القيادة العامة إلغاء الضربة الثانية لعدم الحاجة إليها .. و لتوفير القوة الجوية والاقتصاد



فيها قدر الإمكان وهو مبدأ معلوم في الإستراتيجية العسكرية .. وما تحقق من إنجاز في هذه الضربة معجزة بكل المقاييس .. حيث صاحبته رعاية الله سبحانه وتعالى .. وهو ما أكدته الأبطال الذين نفذوها خلال شهادتهم في الصفحات القادمة ..

(شهادة السادات)

وقد سجل الرئيس (السادات) هذه اللحظة المضيئة من تاريخ مصر في

كتابه « البحث عن الذات » .. حيث يقول : « في الساعة الثانية تماماً وصل الخبر بأن طائرتنا قد عبرت قناة السويس .. وكانت ٢٢٢ طائرة نفثة سرعتها تفوق سرعة الصوت انتهت من ضربتها الأولى في ثلث ساعة بالضبط .. خسائرنا فيها تكاد لا تذكر .. ونجحت ضربة الطيران نجاحاً كاملاً ومذهلاً حسب التخطيط الذي وضعناه لها .. وقد حققت ضربة الطيران نتائج فاقت ٩٠ ٪ بخسائر أقل من ٢ ٪ .. وكان مذهلاً لإسرائيل والعالم كله شرقه وغربه .. فقد كان تقدير الاتحاد السوفيتي الرسمي بواسطة خبراءه أن ضربة الطيران الأولى سوف تكلف سلاح الطيران المصري على أحسن الفروض ٤٠ ٪ من قوته .. ولن تحقق نتائج أكثر من ٣٠ ٪ .. ولكن في ثلث ساعة فقط .. كانت طائرتنا قد ضربت مراكز القيادة ومراكز إدارة الطيران ومراكز إدارة الدفاع الجوي » ..

« تخطيط مبارك »

ويضيف السادات : « حين تحققت من هذه النتيجة وأنا في غرفة العمليات .. هنأت قائد الطيران (حسنى مبارك) الذي خطط ونفذ هذه الضربة .. وهنأت جميع القادة في غرفة العمليات إذ أن هذه الضربة قد حددت بالفعل مصير المعركة بعد ذلك .. فقد فقدت إسرائيل توازنها بالكامل ليس للأربعة وعشرين ساعة الأولى الحاسمة بل لأكثر من أربعة أيام كاملة .. فقدت فيها السيطرة على قواتها في سيناء وإنقطع الاتصال كاملاً

بهذه القوات .. ولقد كان قائد سلاح الطيران المصرى فى هذه المعركة الجنرال «حسنى مبارك» .. الذى طلبت منه أن ينزع ملبسه العسكرية ليرتدى الملابس المدنية .. لكى يعاوننى فى عملى كنائب لرئيس الجمهورية .. لقد استطاع حسنى مبارك قائد الطيران أن يستخدم كل الطائرات الموجودة أفضل استخدام ممكن .. حتى طائرات التدريب التى كانت فى مدرسة الطيران ركب بها صواريخ وقاتلت .. لقد كانت ملحمة رائعة لسلاح الطيران المصرى لم يتوقعها العالم ..

كما قال «السادات» لأبطال الجو : «إن ما قمتم به .. وما أنجزتموه خلال معارك أكتوبر من أروع ما قامت به أية قوة جوية عبر التاريخ .. منذ أن عرف العالم القوات الجوية و حروب القوات الجوية» ..



كما تناول عدد من قادة الحرب الضربة الجوية .. حيث قال المشير (أحمد إسماعيل علي) وزير الحربية أمام مجلس الشعب : « قامت القوات الجوية بقيادة

مبارك والفريق فوزي بالكلية الجوية

اللواء طيار « محمد حسننى مبارك » بأداء مهامها بأروع وأقوى ما يكون الأداء .. وإني لا أنسى ما قدمه طياروا مصر من تضحيات و جهد .. حتى بلغ عدد الطلعات اليومية لبعض الطيارين ٧ طلعات فى اليوم الواحد .. محطمين الرقم القياسى الذى وصل اليه أكفأ وأقوى الطيارين فى جيوش العالم .. لقد كانوا بحق النصور الذين حموا أجواءنا و قصفوا مواقع العدو فى كل مكان فى جبهة القتال وفى الاعماق البعيدة .. فقضوا على أسطورة الطيران الاسرائيلى الذى طالما تغنت به اسرائيل ..

« شهادة الجمسى »

وكما قال المشير «محمد عبد الغنى الجمسى» وزير الدفاع عن الضربة الجوية فى أكتوبر ٧٣ : «إن القوات الجوية هى التى بدأت الحرب .. وهى التى أنهتها» .. وللجمسى شهادة حول هذه الضربة التى تابعها وقت أن كان رئيسا لهيئة العمليات بحرب أكتوبر ١٩٧٣ فى مذكراته حيث قال : « فى الساعة الثانية بعد ظهر ذلك اليوم السادس من أكتوبر

.. عبرت الطائرات المصرية خط جبهة قناة السويس متجهة إلى عدة أهداف إسرائيلية محددة فى سيناء .. وأحدث عبور قواتنا الجوية خط القناة بهذا الحشد الكبير .. وهى تطير على ارتفاع منخفض جدا .. أثره الكبير على قواتنا البرية بالجبهة وعلى قوات العدو .. فقد إتهبت مشاعر قوات الجبهة بالحماس والثقة .. بينما دب الذعر والهلع فى نفوس أفراد العدو .. هاجمت طائراتنا ثلاث قواعد ومطارات .. وعشرة مواقع صواريخ مضادة للطائرات من طراز هوك .. وثلاثة مراكز قيادة .. وعدد من محطات الرادار ومرابض المدفعية بعيدة المدى .. وكانت مهاجمة جميع الأهداف المعادية فى سيناء تتم فى وقت واحد ..

بعد أن أفلعت الطائرات من المطارات والقواعد الجوية المختلفة .. وتطير على ارتفاعات منخفضة جدا فى خطوط طيران مختلفة .. لتصل كلها إلى أهدافها فى الوقت المحدد لها تماما .. وكانت قلوبنا فى مركز عمليات القوات المسلحة تتجه إلى القوات الجوية ننتظر منها نتائج الضربة الجوية الأولى .. وننتظر عودة الطائرات إلى قواعدها لتكون مستعدة للمهام التالية .. كما كان دعاؤنا للطيارين بالتوفيق .. وأن تكون خسائرهـم أقل ما يمكن .. لأن مثل هذه الضربة الجوية بهذا العدد الكبير من الطائرات ضد أهداف هامة للعدو تحت حماية الدفاع الجوى المعادى .. ينتظر أن يترتب عليها خسائر كثيرة فى الطيارين والطائرات يصعب تعويضها .. لقد حققـت



طائرة مصرية تقصف مطارا اسرائيليا

قواتنا الجوية بقيادة اللواء طيار « محمد حسنى مبارك » - رئيس الجمهورية بعد ذلك - نجاحا كبيرا فى توجيه هذه الضربة .. وما حققته فيها من نتائج بأقل الخسائر التى وصلت فى الطائرات إلى خمس طائرات فقط .. وهى نسبة من الخسائر أقل جدا مما توقعه الكثيرون ..

« صورة عظيمة »

أما « حسنى مبارك » نفسه مخطط هذه الضربة الحاسمة وصاحب الدور الكبير فيها فيقول : (كانت ضربة السيطرة الأولى ونتائجها التى حققتها صورة عظيمة .. لقد

حققت كل الأهداف التي حُطّط لها وبدقة وكفاءة والحمد لله .. لقد إتسمت أعمال قتال التشكيلات عموماً بطابع السيطرة والحسم .. ولقد قاتل كل رجالنا بشرف وشجاعة واستبسال وكنتم دائماً أحمد الله) .. هذا الأداء الرائع للقوات الجوية .. نال أعظم الشهادات والاعترافات من الخبراء والعسكريين من أنحاء العالم بل ومن الإسرائيليين أنفسهم .. الذين إعترفوا بشجاعة القوات المصرية وهو ما سنعرضه خلال الفصل الأخير من الكتاب

وقال « مبارك » أيضاً عن أبطال القوات الجوية خلال حرب أكتوبر المجيدة وذلك بعد أسبوع من إنتهاء الحرب : « إن بطولات طيارينا و أعمالهم المجيدة .. و الدماء الزكية التي أريقَت في سبيل التحرير والحرية تمت في معارك جوية عنيفة .. وأن النتيجة النهائية يعرفها الآن بكل وضوح - فعلاً وعملاً - القادة الطياريون و الإسرائيليون على السواء .. لقد دخل طيارونا في معارك جوية ضارية .. ووجد العدو نفسه أمام أبطال لم يسمع و لم يقرأ عن نظائريهم من قبل .. لقد خدعته قيادته العسكرية و صورت له الطيران المصرى والطيار المصرى فى صورة غير حقيقته .. و كانت المفاجأة .. بل كانت الصدمة بكل عنفها واضحة أمام الطيارين الإسرائيليين » ..

« قبل الضربة الجوية »

أما اللحظات التي سبقت إنطلاق طائراتنا لتنفيذ الضربة الجوية في ٦ أكتوبر .. فيحكىها الرئيس « محمد حسنى مبارك » قائد الطيران خلال حرب ١٩٧٣ فى حوار مع التليفزيون المصرى .. نشر فى الصحف المصرية فى ١٧ أكتوبر ١٩٩٨ بمناسبة مرور ٢٥ عاماً على نصر أكتوبر.. عندما سئل (مبارك) عن ذكرياته فى مركز القيادة الرئيسى للقوات الجوية .. والذى أدار منه الضربة الجوية الأولى وعمليات القوات الجوية خلال الحرب ؟ .. يقول الرئيس « مبارك » : « دخلت غرفة العمليات الساعة ١٢ ظهراً يوم السادس من أكتوبر .. كنت قد إستيقظت فى الموعد المعتاد وحرصت على ألا أقوم بنشئء غير عادى .. إننى عادة ما أغادر منزلى ٧,١٥ أو ٧,٣٠ صباحاً لأكون مبكراً فى مكتبى .. يومها تعمدت أحضر إلى المكتب الساعة ٨ صباحاً .. ووقفت أمام المكتب مع رئيس الأركان اللواء « نبيل المسيرى » ورئيس شعبة العمليات « صلاح المناوى » وكنا نتحدث خارج الغرف .. وكان من المفروض ان يتجه اللواء «المسيرى» إلى إنشاص لكى يشرف على حماية الطائرات المقاتلة القاذفة بواسطة الميج ٢١ الموجودة فى مطار أنشاص .. وأما اللواء « المناوى » فقد حضر لكى يتابع التحركات ويتابع الأنشطة وتعمدت ألا أذهب مبكراً إلى مركز القيادة فجئت إليه الساعة ١٢ ظهراً .. وعندما سئل مبارك عن : لماذا فى هذا التوقيت ؟ .. قال : لأن الطلعات الجوية ستبدأ الساعة ١,٢٠ خاصة القادمة من مكان بعيد (قاذفة الصواريخ) .. وجئت



الزعيم عبد الناصر يطمئن علي الطيارين من مبارك

فى ذلك الموعد لكى أتعرف علي الموقف على الخريطة .. ما هو النشاط الجوى الذى عندنا والذى عندهم ؟ .. والحقيقة أننى عندما حضرت لم أجد نشاطا عندنا فى الطيران .. وطبعاً خشيت من ذلك .. وقلت لو لم تكن هناك الآن طلعات للطيران فقد يكون تسرب لإسرائيل أن مصر ستعمل شيئاً .. والواقع أنى تشاجرت

مع قادة التشكيلات .. وطلبت أن يطلع الطيران لعمل أى نشاط كل طيار يجهز طائرته من أجل الطلعة الجوية .. وفعلاً كل قائد جوى طلع طيارتين بعد ١٠ دقائق فى الجو .. وهكذا بقيت متابعاً حتى الساعة ١,١٥ تقريباً وكان فيه نشاط للإسرائيليين « طيارة تطلع تدور وتهبط » وفى الساعة ١,٢٠ بدأت الطائرات القاذفة طلعاتها .. وجرى تأمين هذه التحركات وفقاً لما هو متبع لدينا وكان ذلك بترتيب دقيق مع كل الأسلحة الأخرى « الصواريخ والمدفعية المضادة » .. وتابع اللواء « صلاح المناوى » هذا الوضع وجميع الطائرات طلعت بدون أدنى اتصال لاسلكى لتجنب أى تنصت وبالاتفاق على إشارات معينة .. وفى الساعة ٢ ظهراً كانت الطائرات تعبر القنال وبدأت العمليات .. ومن هذا المكان تابعت بداية الطلعات .. وشعرت بقلق بالطبع فى أول الأمر .. وعادت الطائرات من مهامها .. وكان يهمنى آنذاك معرفة نتيجة الموقف .. وأخبرونى من القواعد وقتها أن ١١ طيارة أصيبت على ما أتذكر .. وبدأت أشعر بثقة متزايدة .. يومها اتصلت تليفونيا بمركز عمليات القوات المسلحة .. حيث كان الرئيس « السادات » و المشير « أحمد إسماعيل » يرحمهما الله وكذلك رئيس أركان العمليات ولم تكن المعلومات وصلتهم بالطبع لأنها تأتى أساساً منا .. وأبلغت المشير بما حدث وبالجسائر وكان من الذين استشهدوا شقيق الرئيس « السادات » « عاطف السادات » .. وطلبت من المشير ألا يبلغ الرئيس « السادات » بخبر استشهاد أخيه .. وهنأنى ووافقنى على ألا يخبر « السادات » بنبا استشهاد شقيقه .. وأبلغوا السادات بأن الضربة نجحت وشعرت أنهم فرحوا بصورة غير معقولة .. وقال السادات وقتها : «مبروك يا أولاد حننتصر » ..



مبارك في زيارة لاحد المطارات

وعندما سئل « مبارك » عن : هل كان يتوقع نسبة خسائر معينة في الطائرات ؟ .. فرد قائلاً : « كان الروس قد حسبوها لنا وقالوا لن تكفى الضربة الأولى وسنخسر ٢٥ ٪ فيها أى حوالى ٦٠ طائرة .. وأنه فى الضربة الثانية سيكون الدفاع الجوى الإسرائيلى قد استيقظ ومن ثم سنخسر ٣٣ ٪ .. ومعنى هذا لن يتبقى لدينا طيران نهاجم به .. ولكن ما حدث أن الضربة الأولى أدت المهمة ولم تكن هناك أهداف أخرى بعدها يتعين ضربها » ..

ولقد حظي نصر أكتوبر بتحليل كل خبراء العسكرية الحديثة .. ومن بين شهادات هؤلاء الخبراء « دور ميدلتون » الخبير العسكري الأمريكى حيث يقول : « إن القوات المسلحة المصرية قد ظهرت على مستوى عال بصورة لم تكن متوقعة على الإطلاق .. حيث أظهر الطيارون المصريون أنهم لا يفتقرون إلى الشجاعة والإقدام » .. ولقد حقق النصر بفضل أبطال القوات الجوية .. حيث كانت رعاية الله لهم كبيرة وهو ماجاء في شهاداتهم لذلك كان هذا الكتاب ..



الفصل الثاني

الطيار البطل

« أحمد شفيق »



« كان الطيار « شفيق » يتميز بالطيران المنخفض .. وهو من أصعب حالات الطيران ولقد تمكن « شفيق » من إسقاط طائرة «سكاي هوك» إسرائيلية خلال معركة ساخنة في حرب أكتوبر كما كانت له صولات وجولات خلال حروب الإستنزاف وأسقط خلالها طائرة .. وكنا نتدافع للطيران ضمن سريره لأنه يحمي رجاله من طائرات العدو وكنا نسمي سريره بالجزارين لشراسته ضد الأعداء »

من أقوال عدد من أبطال الطيران
عن البطل أحمد شفيق ..

« من هو »



الرئيس مبارك يستمع للبطل احمد شفيق

من بين القادة المتميزين .. الذين لعبوا دورا مؤثرا خلال حرب أكتوبر الفريق طيار « أحمد محمد شفيق زكي » .. والذي رفض الحديث عن نفسه أو بطولاته .. ولا بد من عرض بعض المعلومات عنه وهي المتوفرة علي موقع وزارة الطيران المدني علي شبكة المعلومات .. وبعض شهادات الأبطال الذين عملوا معه عن قرب .. وهو من

مواليد ١٩٤١ وتخرج من الكلية الجوية عام ٦١ .. وعمل كطيار مقاتلات لتشكيلات القتال بالقوات الجوية .. وتولي قيادة لواء جوي قاعدة جوية ورئاسة الأمن والعمليات الجوية .. ثم عمل أثناء خدمته ملحقا حريا بإيطاليا من عام ٨٤ وحتى ٨٦ .. وتولي بعد ذلك رئاسة أركان القوات الجوية حتي عين قائدا للقوات الجوية في أبريل عام ٩٦ حتي مارس ٢٠٠٢ .. وحصل خلال عمله بالقوات الجوية علي عدد من الأوسمة والنياشين .. كما حصل علي زمالة كلية الحرب العليا .. وزمالة كلية الدفاع الوطني من أكاديمية ناصر العسكرية .. وزمالة كلية الحرب العليا من باريس .. كما حصل علي دكتوراه الفلسفة في الإستراتيجية القومية في مجال الفضاء الخارجي من أكاديمية ناصر العسكرية العليا .. وفي أوائل عام ٢٠٠٢ تم تعيينه وزيرا للطيران المدني .. حيث أقام بمساعدة عدد من أبطال أكتوبر منظومة متطورة وغير مسبقة في الطيران المدني المصري ..

« شهادة المناوي »

من بين الشهادات عن الفريق « شفيق » ماجاء في حوار للواء « صلاح المناوي » رئيس شعبة عمليات القوات الجوية خلال حرب أكتوبر ٧٣ ذكر كفاءة الفريق طيار « أحمد شفيق » في ذكرى الحرب حيث كان « شفيق » يتولي قيادة القوات الجوية وقتها حيث قال « المناوي » : « إن قائد القوات الجوية الحالي الفريق « أحمد شفيق » كان بريته نقيب في ٧٣ .. وكنا ندرسه بشكل مكثف .. وكان يستجيب بشكل كبير .. حتي أنه في إحدى معارك ٧٣ .. كان وحده



الرئيس مبارك مع أبطال القوات الجوية

وسط طائرات معادية .. ولم تستطع واحدة منها إصابته .. فكم كان جميلاً أن أراه اليوم قائداً للقوات الجوية

وعندما تولي الفريق طيار « أحمد شفيق » وزارة الطيران المدني كرر اللواء طيار « صلاح المناوي » شهادته مرة أخرى علي كفاءة البطل « شفيق » وأنه لا يمكن إصابته عندما يقود طائرته المقاتلة .. وقال في سياق حديث صحفي : لكي نصل إلى الكفاءة المطلقة .. كان علينا بعد كل تدريب جمع كل الألوية ودراسة عمل كل طيار في هذه المعركة .. وكنا لا نستطيع تقويم أدائهم لعدم وجود أجهزة تقييم حديثة .. ولكن بعد أن بدأنا في عمليات التحديث أصبح لدى كل طيار كاميرا لتصوير جميع تحركاته وتحركات الطائرات الأخرى في الجو .. ومن خلال أفلام الكاميرات نستطيع تحليل التدريب بالكامل .. وبعدها نبدأ في تصحيح الأوضاع والأخطاء التي وقع فيها كل طيار .. وأصبح للتدريب أسساً حقيقية وليس مجرد اجتهاد حتى أننا وصلنا إلى مستوى عال جداً من التنفيذ والتخطيط .. وكان آنذاك الفريق « أحمد شفيق » وزير الطيران المدني برتبة نقيب .. وكنا ندرسه بشكل مكثف

.. وكان يستجيب بشكل كبير حتى أنه فى إحدى معارك ٧٣ كان وحده وسط ٤ طائرات معادية ولم تستطع واحدة منها إصابته .. وكانت خطتنا أثناء التدريب الاشتراك بأعداد كبيرة من الطائرات فى وقت واحد .. وهو ما يحتاج إلى تدريب متواصل على هذا النوع من القتال .. أى أنه يجب علينا أن نجد القائد الذى يستطيع أن يحرك معركة فى الجو بمثل هذه الأعداد وبكفاءة عالية .. علاوة على أنه يجب أن يكون لدينا عدد من الطيارين الأكفاء الذين يستطيعون أن يخوضوا مثل هذه المعارك .. ثم بعد ذلك نبدأ فى عمليات التخطيط ..

« شهادة أخرى »

ومن بين شهادات الأبطال حول الفريق طيار « أحمد شفيق » مذكره لى البطل « مجد الدين رفعت » حيث أكد على مذكره « المناوي » حول بطولة « شفيق » يقول « رفعت » : لقد تشرفت بالتدريب تحت قيادة النقيب شفيق فى الستينيات وهو يتمتع بنوع من القيادة نادر جدا .. حيث يحرص على حماية الطيارين الذين يطرون تحت قيادته .. ويتعرض لكل المخاطر التي تواجههم نيابة عن العاملين معه لذلك يشعر الطيارون المرافقون له بالراحة عند العمل مع الفريق « شفيق » .. حيث كان يقود طائرة ميج ٢١ خلال الحرب .. وكان سرية يتمركز في القطامية ومن بين أبرز الزملاء الذين عملوا معه الطيار « مجدي الوزيري » و « يسري جمال الدين » .. ولقد كانت له صولات وجولات في كل الحروب بداية من حرب اليمن التي شارك فيها بعد تخرجه من الكلية الجوية .. ونجح خلال حرب الإستنزاف في إسقاط طائرة ميراج إسرائيلية .. حيث قاد سربا ضم « مصطفى جامع » أيضا وإشتبك في معركة حامية أدت إلى إسقاط طائرة ميراج إسرائيلية .. ومازلت متذكرا طائرته وهي برقم ٨٠٢٧ .. ولقد علمنا على طائرته بوضع نجمة داود عليها إعلاما بقيامة بإسقاط طائرة للأعداء .. وهو ما كنا نفعله على طائرات الأبطال الذين يسقطون طائرات للعدو .. وكان الطيار شفيق نابها من يومه ومقاتلا شرسا خلال الإشتباك مع العدو .. وأهم ما يميزه كما قلت أنك تطير بصحبته وأنت مطمئن .. لأنه من المستحيل أن تصاب طائرتك وأنت برفقته .. وهو يتمتع بكفاءة في القيادة وإستخدام الطائرة لذلك كنا نتسابق لنطير ضمن سربه ..

« بطولات »

وعند لقائي مع البطل الطيار « رضا صقر سألته عن بعض البطولات التي شاهدها خلال المواجهات مع العدو .. ذكر أن الطيار « أحمد شفيق » من بين الذين أظهروا بطولات خلال هذه المواجهات .. ويقول : في أول الإشتباكات خلال حرب الإستنزاف كان الطيار « أحمد شفيق » من بين الذين تركوا بصمات خلالها عندما كان قائدا للميج ٢١ في



مجموعة من الاهالي حول طائرة اسرائيلية اسقطها البطل شفيق

مطار المنصورة .. حيث قام بضرب طائرة ميراج إسرائيلية وأسرقائدها .. وذلك خلال حرب الإستنزاف .. وتم إصطحاب الطيار حتي مطار المنصورة .. ثم الزميل المرحوم « أحمد عاطف » بقاعدة أنشاص .. حيث كان أول طيار يضرب طائرة فانتوم إسرائيلية خلال حرب الإستنزاف أيضا .. إلي جانب الطيار « سمير عزيز » حيث قمناف في شم النسم بتشكيل في عام ٦٨ مع « سمير عبدالله » وتمكن من إسقاط طائرة إسرائيلية .. كما تمكن من إسقاط طائرة أخرى خلال إشتباك السنبلالوين .. كما تمكن الزميل « مصطفى جامع » من إسقاط طائرة ميراج أخرى .. ولن أنسى مافعله الشهيد (صبحي الشيخ) أثناء مهاجمة مطار « رأس نصراني » حيث أصيبت طائرته إصابة خطيرة ورفض القفز منها لإنقاذ حياته .. وفوجئنا به يضحي بنفسه عندما شاهد ٤ طائرات تخرج من دشمة بالمطار .. فتوجه إليها بالطائرة في عملية إستشهادية قائلا : « الله أكبر » .. ثم دمرها بالكامل في تصرف وطني كبير ..



البطل شفيق قائدا للقوات الجوية

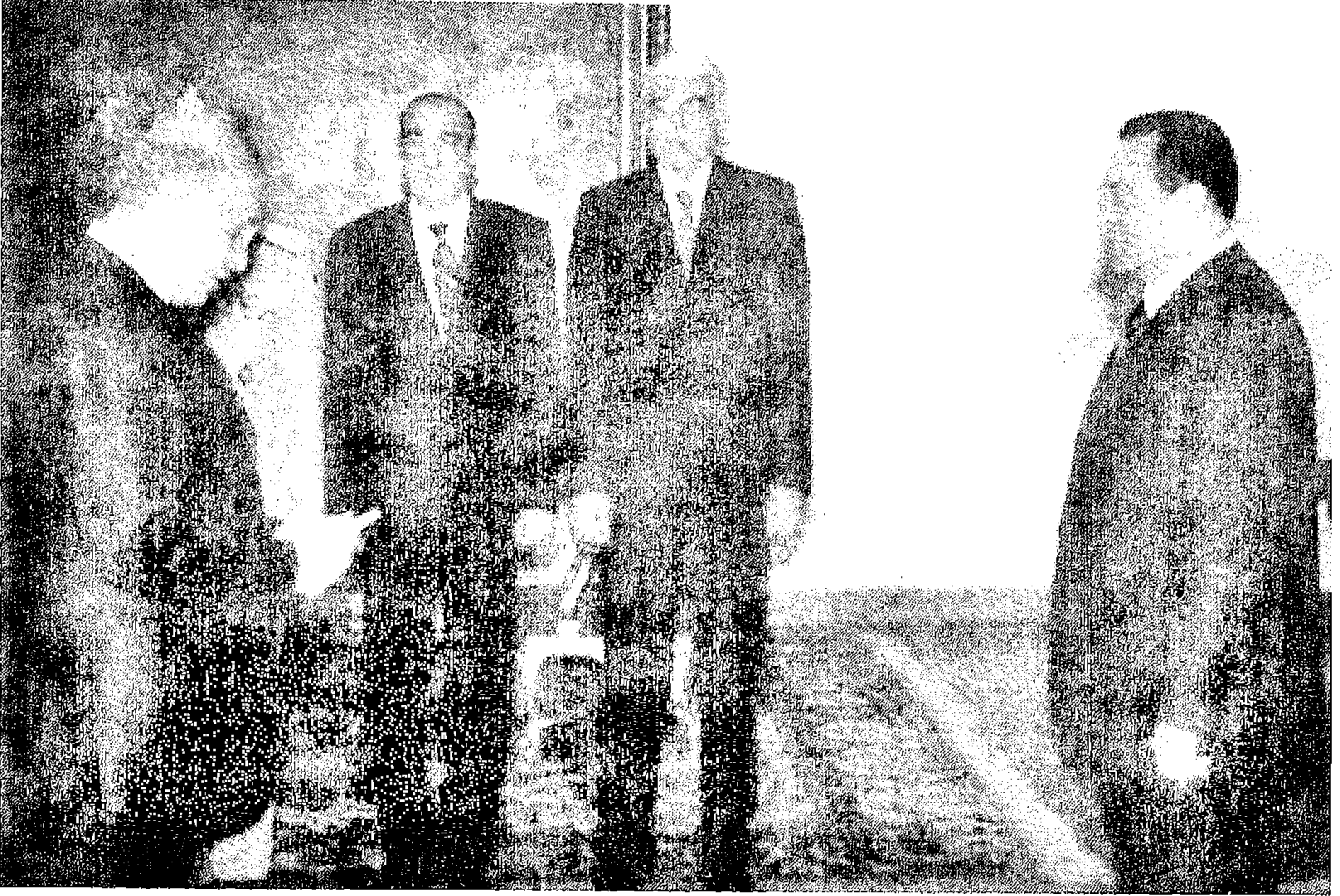
« أقوال الملاح الأرضي »

كما ذكره الملاح الأرضي « محمد الطباخ » والذي لعب دورا كبيرا أيضا في توجيه الطائرات في حرب الإستنزاف وحرب أكتوبر .. والذي يعد بالفعل العين التي يري بها الطيارون حيث يوجههم إلي طائرات العدو .. وقد شهد (الطباخ) علي كفاءة الطيار « أحمد شفيق » الذي كان يقود طائرة ميج ٢١ وأنه كان يسمي السرب الذي كان يقوده بـ (الجزائريين) لشراسسته مع العدو .. وقال (الطباخ) : كنت مع سرب أسميه (الجزائريين) وكان مكونا من الرائد (أحمد شفيق) و « سمير عزيز » و (حسن خضر) .. كنت اتفاعل معهم بعقلي وكياني كله وكأنني أطير معهم .. وكانوا يطلقون علي « المايسترو » وكنت أظل في غرفة التوجيه الموجودة تحت الأرض لمدة خمسة أيام متواصلة لا أخرج منها وكنت اذا خرجت بعد هذه المدة لا أري أمامي .. حيث كان

السرب دائم الطيران لحماية أجواء مصر .. وقد كان الطيار (شفيق) يتميز بالطيران المنخفض .. وهو من أصعب حالات الطيران ولقد تمكن (شفيق) من إسقاط طائرة (سكاي هوك) إسرائيلية خلال معركة ساخنة في حرب أكتوبر كما كانت له صولات وجولات خلال حروب الإستنزاف .. حيث كنت انا القاسم المشترك في معظم الاشتباكات الجوية التي حدثت في حرب الاستنزاف وحرب أكتوبر .. وحصلت علي نوط الجهمهورية من الدرجة الثانية في اشتباك شهر سبتمبر ٦٩ الذي اعترفت فيه إسرائيل بضرب ٤ طائرات من عندها .. حيث أسقط النسر «أحمد شفيق » واحدة و « مصطفى جامع » الأخرى ثم أسقط « رضا صقر » طائرة و «مجدي كمال» الطائرة الرابعة .. وأذكر انني خلال حرب الاستنزاف كنت تقيأت دما من معدتي لانني لم اكن اتناول طعاما ودائم شرب الشاي والسجائر أثناء جلوسي أمام الشاشات لتابعة سرب الجزائريين بقيادة الطيار (شفيق) ..

«مفتاح شخصية البطل شفيق»

وكما تعلمنا من عبقریات الكاتب الكبير (عباس محمود العقاد) بوجود مفتاح لكل شخصية .. يتم من خلاله إكتشاف مكنوناتها وتحديد كيفية التعامل معها .. وإذا بحثنا عن مفتاح شخصية بطلنا الطيار (أحمد شفيق) سنجد مزايا عديدة تتسم بها هذه



القائد البطل يستمع ليمين الوزارة من البطل شفيق

الشخصية .. بداية من كل مقومات القيادة الحقبة وحتى إيمانه بضرورة التضحيات في سبيل تحقيق تقدم الوطن .. ومن بين مزايا (شفيق) فضيلة الكتمان الشديد فلا يمكن الخروج منه بمعرفة مافي نيته .. وكثيرا من خلال التعامل معه في وزارة الطيران نجد قراراته مختلفه عن التوقعات .. ومازلت أتذكر واقعة تناوله العشاء مع أحد قيادات وزارة الطيران رغم إصداره قرارا لإبعاده من منصبه .. ولقد ذكر في أكثر من مرة أنه لا يخلط مابين الصداقة والعمل .. كما أنه يكره الحديث عن نفسه لذلك رفض العديد من المحاولات للتحديث عن بطولاته خلال الحروب التي خاضتها مصر .. كما يتميز أيضا بكل مقومات القيادة كما ذكرت وهو ما شاهدته خلال الطفرة التي حققها في وزارة الطيران المدني رغم الإنتقادات الشديدة التي تم توجيهها إليه في بداية عمله .. كما يتميز البطل (شفيق) بميزة لا تتوفر إلا في القائد الحقيقي وهي مواجهة التحدي وعدم الإستسلام للظروف .. مع الإيمان الكامل بضرورة بحث أسباب الإخفاق تمهيدا للتوصل إلي طريق النجاح .. كما تتميز شخصيته بالمهارة الشديدة وإتقان كل عمل لذلك كان طيارا مقاتلا من الطراز الشرس وهو من القلائل الذين لم يقفزوا من طائراتهم بالمظلات أو يتعرضوا للإصابة رغم المعارك الشرسة التي خاضها سواء في الإستنزاف أو حرب أكتوبر .. كل

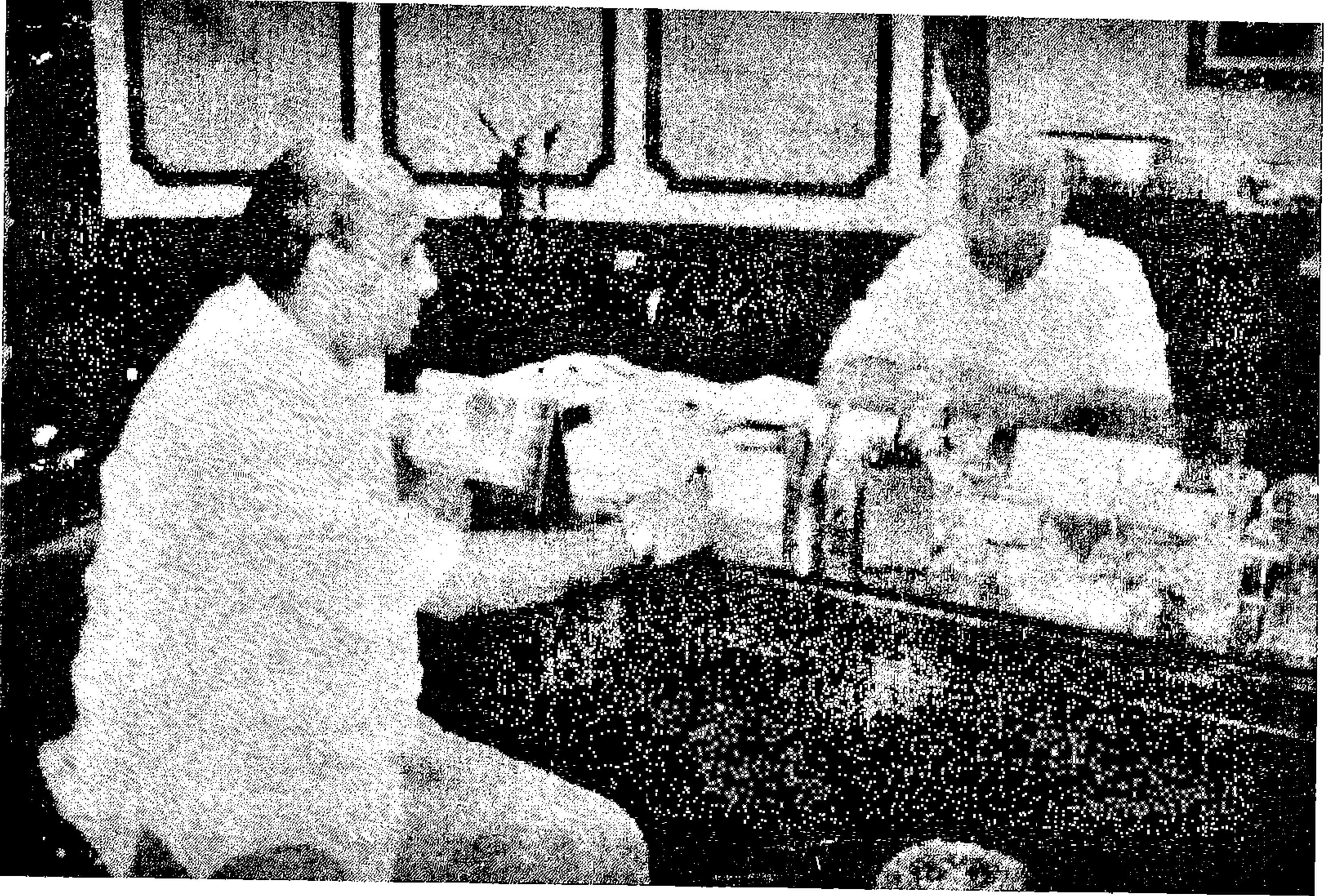


هذا الخلق كان تغلفه خصلة كريمة من الإنسانية .. في كثير من الأحيان كان يعنف مسئولا تحت يديه لخطأ عمله .. ويتذكر طلبا لهذا المسئول فور خروجه من مكتبه وينفذه له مع الحرص علي عدم تعريف هذا المسئول بأن طلبه نفذ عن طريق البطل « شفيق » .. هذه الصفات وهذا الأداء دفعت كل من يعرفه للعمل تحت قيادته للتعلم منه .. وأكد العديد من الأبطال الذين إلتقيت بهم أنهم فعلا كما ذكرت في مواقع أخرى يسعون للطيران ضمن سرية لأنه يسعى لحمايتهم والعودة سالمين بعد تنفيذ المهام المكلفين بها بنجاح تام ..

« شجاعة في يونيو ٦٧ »

في واحدة من الوقائع التي توضح شخصية البطل « أحمد شفيق » ماحدث في الخامس من يونيو ٦٧ في شهادة عن ما فعله بطلنا في هذا اليوم يقول الطيار « حسن أبوغنيمة » : من بين الموروث بين أبطال القوات الجوية ما فعله البطل « أحمد شفيق » حيث كان متمركزا بطائرته الميج ٢١ ضمن سرب في مطار البحر الأحمر من أجل تنفيذ مهام غلق مضيق العقبة علي الإسرائيليين وفي التاسعة من صباح الخامس من يونيو علم البطل بقيام الطائرات الإسرائيلية بمهاجمة المطارات المصرية فقرر مع بعض أعضاء السرب الإقلاع بطائرته وتوجه إلي سيناء وواجه بعض طائرات العدو وعندما نفذت ذخيرته قرر الهبوط في مطار أنشاص للحصول علي ذخيرة ثم الإقلاع بها ولكن تبين عدم صلاحية المطار ومن خلال الإتصال بالملاحين الأرضيين طلبوا منه القفز من الطائرة لقرب نفاذ وقود طائرته ولكن البطل رفض ذلك كما رفض الهبوط في الطريق الزراعي قرب بنها خوفا علي الطائرة ولكنه قرر مواجهة التحدي للحفاظ علي طائرته ورغم صعوبة بقاء أية طائرة في الجو في ذلك اليوم بسبب قوة المضادات الأرضية توجه البطل إلي مطار القاهرة وقام بمناورات للهروب من نيران المدفعية الشرسية التي كانت تحمي المطار وكانت عناية الله له كبيرة حيث تفادي دانه مدفع كبيرة مرت علي بعد سنتيمترات من كابينة الطائرة كما قام بمناورة من إرتفاع ٦ آلاف قدم للهبوط علي ممر فرعي بمطار القاهرة بعيدا عن نيران المدافع وخلال هذه المناورة تفادي مرة أخرى صاروخا أطلقته هذه المرة طائرة معادية

الطيار البطل احمد شفيق



الكاتب مع البطل احمد شفيق

وفور هبوطه بالطائرة تم الإحتفال به لتفاديه الصاروخ الذي تحقق بفضل رعاية الله لهذا البطل الذي أطلقنا عليه بعد ذلك الثعلب لشدة الدهاء الذي كان يتميز به خلال إشتباكه مع طائرات العدو ..

« حرب الإستنزاف »

وفي محاولة أخيرة لإقناع البطل « شفيق » للحديث عن بطولاته كرر رفضه الحديث عن نفسه .. وطلب صراحة عدم تسجيل أي شيء علي لسانه للحديث عن نفسه ولكنه أكد علي أهمية حرب الإستنزاف بالنسبة للقوات الجوية وقال : إن حرب الإستنزاف لم تحصل علي حقها من التوضيح حيث قامت القوات الجوية بإشراف القائد « حسني مبارك » بدور غير مسبوق يفوق ماقامت به خلال حرب أكتوبر فلقد إستمرت حرب الإستنزاف عامين بينما ظلت حرب أكتوبر حوالي ١٥ يوما .. وعندما تولى « مبارك » رئاسة أركاب حرب القوات الجوية بذل جهدا كبيرا في حرب الإستنزاف التي مهدت بشكل كبير لنصر أكتوبر ..

« طيار متميز »

وفي شهادته يقول الطيار « سمير عزيز ميخائيل » أتفق كثيرا مع البطل « أحمد شفيق » في ماذهب إليه بشأن حرب الاستنزاف وقبل ذلك أود أن أشير إلي أن البطل « شفيق » كان من الطيارين المتميزين خلال عملهم خاصة عند مواجهة الأعداء وكان قائدا متميزا لسريه ويحرص الطيارون علي الطيران معه لأنه كان يعمل علي حمايتهم وأنا عملت معه حوالي سبع سنوات حيث تخرجت ضمن الدفعة ١٢ وهو من الدفعة ١٤ ويعد من بين افضل اربعة طيارين بالقوات الجوية ..



البطل شفيق بجوار القائد

أما عن دور القوات الجوية في حرب الاستنزاف فيمكن تقسيمه خلال الحرب إلى قسمين : من بداية الحرب حتي ٢٠ يوليو ١٩٦٩ ثم من نفس الفترة وحتى نهاية الحرب .. المرحلة الأولى من حرب الاستنزاف والتي استمرت حتى ٢٠ يوليو ١٩٦٩

كانت فترة إعداد و تدريب و تنظيم للقوات الجوية المصرية بكافة التخصصات حيث كانت القيادة العسكرية لا تريد الزج بالقوات الجوية في تلك الحرب حتي تكمل إستعداداتها.. خصوصا أن في تلك المرحلة اقتصرت عمليات الجانب الإسرائيلي على أعمال الإستطلاع وعمل كمائن لاصطياد الطائرات وعدم الدخول في معارك جوية كبيرة وشهدت تلك الفترة بعض المعارك والإشتباكات علي الوجه التالي:

في أعقاب معركة رأس العش (١ يوليو ١٩٦٧) تطورت الاشتباكات مع تنفيذ مهام القصف الجوي يوم ١٤ و ١٥ يوليو على أهداف إسرائيلية بالجانب الشرقي من قناة السويس والتي أسفرت عن سقوط ٣ طائرات ميراج إسرائيلية ونتيجة لذلك القصف انسحبت إسرائيل لفترة قصيرة إلى خطوطها الأولى ثم توقف اشتباك الطيران المصري مرحليا واقتصر



قائد الابطال يستمع باهتمام للبطل شفيق

على اشتباكات فردية أو معارك جوية متباعدة .. من أهم تلك المعارك الجوية كان في يوم ٢٣ أكتوبر، و ١٠ نوفمبر، و ١٠ ديسمبر ١٩٦٨ والتي نتج عنها سقوط طائرتي ميراج إسرائيلييتين ..

« مرحلة ثانية »

من ٢٠ يوليو ١٩٦٩ حتي نهاية الحرب من ٢٠ يوليو ١٩٦٩ بدأت المرحلة الثانية من حرب الاستنزاف على صعيد القوات الجوية المصرية فقد بدأ استخدامها كعنصر تفوق للاستنزاف المضاد و مجارة الجانب السياسي علي عدم توقيف الحرب وقد أجبر هذا التطور القوات الجوية البدء في القتال والدفاع عن القوات البرية وأعمال الدفاع الجوي رغم عدم استعدادها الكامل لكل تلك المهام .. وصدرت الأوامر في يوم ٢٠ يوليو للواء طيار «مصطفى الحناوي» قائد القوات الجوية المصرية آنذاك للرد علي القصف الجوي الإسرائيلي المعادي فحلقت ٥٠ طائرة مصرية معظمها من النوع ميج ١٧ من قاعدة المنصورة الجوية لقصف أهداف إسرائيلية علي الجانب الشرقي من قناة السويس تلك الأهداف كانت مواقع صواريخ الهوك في الرمانة ومحطة رادار شرق الإسماعيلية، وجمعات تابعة للجيش الإسرائيلي محقة بجميعها خسائر جسيمة وتوالت بعدها الهجمات حتي بلغ عدد الطلعات الجوية المصرية من ٢٠ يوليو حتي ٣١ ديسمبر ١٩٦٩ حوالي ٣٢٠٠ طلعة جوية من أعمال هجوم و تأمين و استطلاع جوي شارك فيها البطل « أحمد شفيق» وأقرانه من الأبطال ..

« خطة برما »

وبعد ذلك تصاعدت الهجمات الجوية المصرية كرد شبه يومي علي خطة «برما» الإسرائيلية التي من خلالها يتم قصف عمق الأراضي المصرية بطائرات إف-٤ فانتوم الثانية وقام بطلنا وعدد من الأبطال ببطولات كبيرة خلال هذه الفترة ومن بين الأبطال أيضا الطيار « أحمد عاطف » الذي أسقط ٧ طائرات فانتوم إسرائيلية بطائرته الميخ ٢١ في عصر يوم ٩ ديسمبر ١٩٦٩ فهو يعد أول مصري و عربي يسقط طائرة إف-٤ فانتوم الثانية ..

وفي ليلة ١٣ و ٢٤ يناير ١٩٧٠ إشتكرت الطائرات أليوشن - ٢٨ المصرية في قصف جزيرة شيدوان عند احتلالها وكان ذلك أول إستخدام لها في حرب الاستنزاف. في شهر أبريل ومايو ١٩٧٠ وصلت طائرات الدعم السوفيتي و التي استخدمت في حماية العمق المصري وتوجيه الأسراب المسؤولة عن ذلك للجبهة الغربية من القناة لدعم القوات بها بما أدى إلى زيادة الهجمات علي الجانب الشرقي.

و قد بلغ عدد الطلعات الجوية في المرحلة الأخيرة من حرب الاستنزاف حوالي ٤٠٠٠ طلعة الذي جعل إجمالي عدد طلعات القوات الجوية المصرية في حرب الاستنزاف حوالي ٧٢٠٠ طلعة وهو رقم قياسي يوضح مدى الجهد الذي بذلته القوات الجوية خلال الإستنزاف وللبطولات الكبيرة التي نفذها بطلنا ورفاقه من أبطال القوات الجوية والتي نستعرض بعضها في الصفحات التالية ..

— — — — —

الفصل الثالث

المهندس البطل

« إبراهيم مناع »



(أعتقد أن نجاحنا في خداع العدو
عن معرفة متى سنهاجمه ؟ .. يأتي
بفضل من الله سبحانه وتعالى إلي
جانب توفيق الله لنا طوال الحرب ..
خاصة في الضربة الجوية الأولى ..
التي حققت كل أهدافها للدرجة التي
ألغت الطلعة الجوية الثانية .. فضلا
عن عدم حدوث خسائر لطائراتنا كما
توقع خبراء العسكرية .. إلي جانب
عبورنا القناة وإقحام خط بارليف
الحصين حيث استطاع رجالنا تنفيذ
كل ذلك بفضل الله)

من أقوال المهندس البطل

« إبراهيم مناع » .

« من هو »

من بين الأبطال الذين لعبوا أيضا دورا مميّزا خلال حرب أكتوبر .. اللواء مهندس « إبراهيم مناع » الذي تخرج من الكلية الفنية العسكرية أواخر الستينيات .. وشارك في إعادة بناء القواعد والمطارات الجوية .. وإنشاء الدشم والحصون سواء الخاصة بحائط الصواريخ علي خط المواجهة أو إيواء الطائرات تحسبا لأي هجوم خلال الحرب .. كما شارك في إعادة بعض ممرات المطارات التي تم ضربها خلال حرب أكتوبر وفي وقت قياسي .. وحصل بطلنا علي عدد من الأوسمة والنياشين بسبب بطولاته خلال حرب الإستنزاف وأكتوبر المجيدة .. ثم إنتقل البطل بعد ٣٥ عاما من العمل المستمر في القوات الجوية إلي الطيران المدني ليحقق إنجازات غير مسبوقة أيضا .. حيث تولي رئاسة بعض الهيئات والشركات وكانت آخرها الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية ..

« بطولات المهندسين »

ولقد حرصت علي لقاء البطل (مناع) لعرض الدور البارز الذي لعبه المهندسون في حربي الإستنزاف وأكتوبر رمضان المجيدة .. وسأتابعه بدور المهندسين الفنيين عقب هذا الفصل .. وفي إحدى المطبوعات التي تصدرها القوات المسلحة تم عرض معلومات حول الدور الذي لعبه مهندسو القوات الجوية خلال الإعداد للحرب ومن بينها إقامة ٢٠ مطارا جديدا .. وبناء أكثر من ٥٠٠ ملجأ مخصص للطائرات .. وعدد آخر من الدشم الخاصة بالطائرات .. كما تم إقامة ممرين لإقلاع وهبوط الطائرات بكل مطار لا يقل الواحد عن ٩,٥ كم وعرض ١٥ مترا ولا يتقاطعان .. ويتصلان بملاجيء الطائرات .. وقد شارك (مناع) في تشكيل وتدريب فرق إصلاح سريع للممرات التي يمكن أن تتضرر خلال المعركة .. مع تعطيل القنابل الزمنية التي يمكن أن تلقي علي الطائرات أو بالقرب منها في المطارات .. كما تم ربط كل منشآت المطارات بنظام محلي للإنارة والمياة والاتصالات الداخلية وبغرفة العمليات الجوية المركزية .. حيث تم توزيع كل لواء جوي علي ٣ مطارات متباعدة



المهندس البطل ابراهيم مناع مع الكاتب

.. وتحويل الطرق الطويلة بين القاهرة والإسكندرية إلى ممرات لهبوط وإقلاع الطائرات في حالات الضرورة القصوي خلال المعارك .. وقد تم إستخدام حوالي مليوني متر مكعب من الخرسانة المسلحة .. ومليون متر مكعب خرسانة غير مسلحة .. ومليون متر مكعب رمال .. و١٠٠ ألف طن حديد و٧٠٠ ألف طن أسمنت .. في عمليات تحديث وإعداد المطارات والقواعد الجوية وهو ما ساعد بشكل كبير علي تحقيق النصر ..

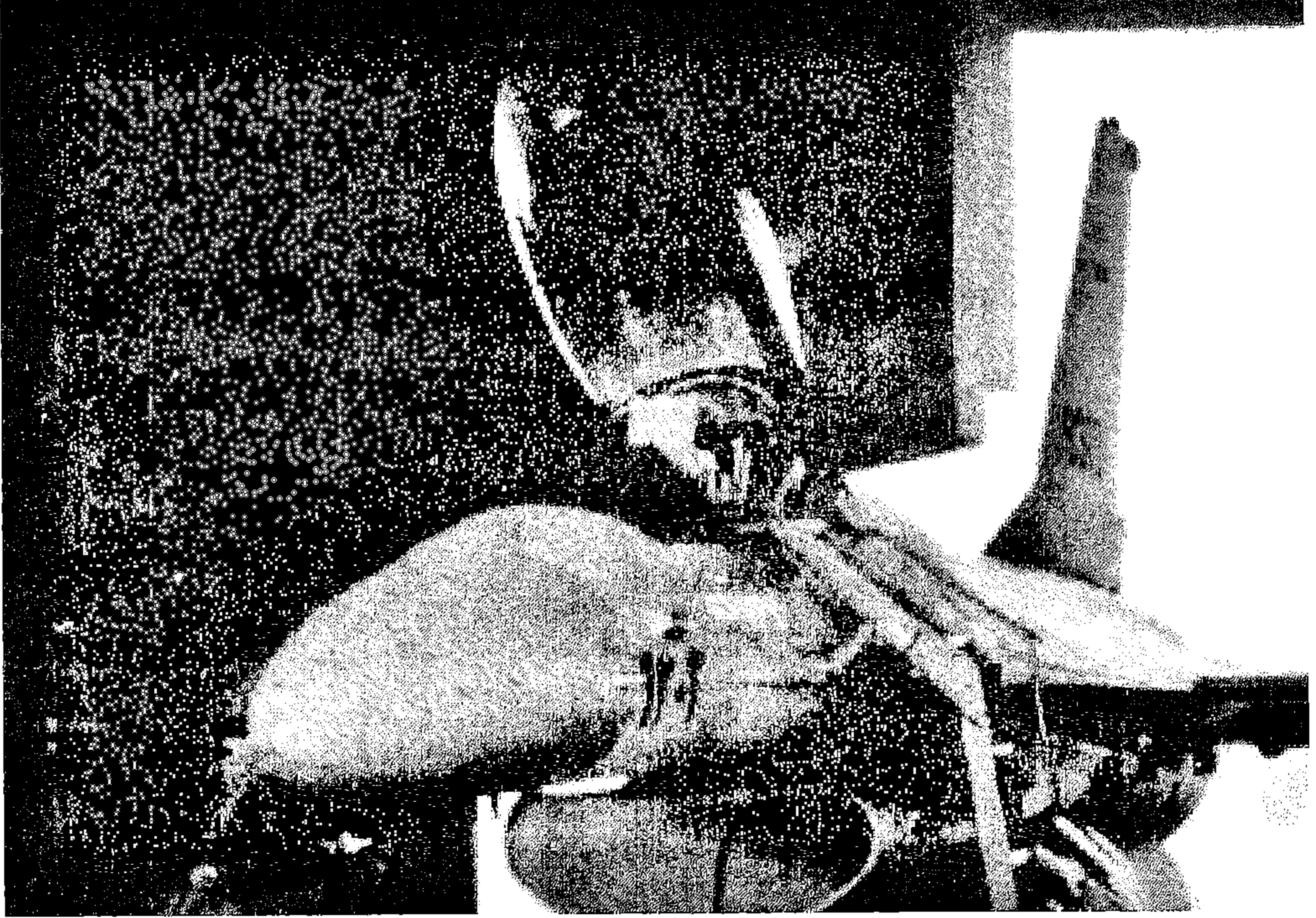
« شهادة »

أما عن شهادة البطل « مناع » عن هذه الفترة المجيدة من تاريخ مصر حيث توجهت إليه في مقر عمله برئاسة الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية .. ورغم أن اليوم كان بداية صيف عام ٢٠١٠ وكان الحر شديدا جدا إلا أن حسن مقابلته كانت كافية لدفع القيظ الذي وجدته في الشارع بسبب شدة الحر ..

يقول البطل « مناع » عن الدافع لإختياره القوات المسلحة رغم حصوله علي بكالوريوس الهندسة من جامعة الإسكندرية وبتفوق وأمامه فرص عمل عديدة : بعد تخرجي حدثت نكسة ٦٧ .. وإنتشرت في هذه الفترة روح وطنية وسط الشباب بضرورة الإعداد لمعركة الكرامة .. وكان الجامعيون الأكثر حرصا من بين الشباب .. لذلك قررت رفض كل فرص العمل المدني رغم الإغراءات العديدة في هذه الفترة .. وقررت تقديم أوراقى للكلية الفنية العسكرية من أجل المشاركة في معركة الكرامة وإسترداد العرض قبل الأرض .. وبالفعل تخرجت من الكلية في أغسطس عام ٦٨ ..

« إعادة البناء »

وحول بداية إلتحاقه بالقوات المسلحة يقول البطل « مناع » : فور تخرجي تم إلحاقى للعمل في أحد المواقع علي الخطوط الأمامية والمواجهة مباشرة للعدو .. وشاركت خلال خمس سنوات متواصلة علي خط الجبهة في عمليات إعادة البناء والإعداد لحرب الكرامة .. وترقيت طوال هذه الفترة حتي وصلت إلي منصب نائب رئيس العمليات في أحد المواقع المتقدمة علي الجبهة .. ولقد عايشت طوال هذه الفترة أفضل اللحظات التي تضمنت عدة ملاحم وطنية بين رجال القوات المسلحة والمواطنين وكل أفراد الشعب المصري .. كما تواجد خلال هذه الفترة لحمة عربية لدعم مصر في عملية البناء والمواجهة وهو ماتتوج بالموقف العربي الكبير خلال حرب أكتوبر .. ونأمل أن تعود هذه الروح في كل وقت لنستطيع مواجهة التحديات التي تهدد الأمن القومي العربي .. ولقد عشت كمهندس صغير في عام ٦٨ عملية الإعداد للحرب .. وبماأنني كنت علي خط المواجهة فقد بدأنا في إعداد المنطقة للعبور وسط إشتباكات مستمرة مع العدو .. ولقد ساهمت في عمليات بناء قواعد الصواريخ وحائط الصد علي خط المواجهة .. والذي أتى بثماره سريعا في المواجهة مع العدو .. ولقد عشت لحظات فخر وعزة عندما كنت أعمل لإنشاء قواعد الصواريخ في موقع تابع للجيش الثاني .. وقمنا بتشبيد الحصون والدروع ليلا وبتعاون وتكاتف مع الشركات المدنية التي حرص ملاكها علي تقديم كل الإمكانيات لبناء هذه القواعد .. ونجحنا في بناء حائط الصواريخ غرب قناة السويس والذي كان حصنا منيعا .. ونجحنا بفضل الله وبسبب هذا الحائط في إسقاط عدد كبير من طائرات الفانتوم التي حاولت الإعتداء علي مصر خاصة في ٣٠ يونيو حيث إختار الدفاع الجوي هذا اليوم للإحتفال بعيدة .. ولقد كانت لحظات فخر عندما شاهدت بعيني سقوط إحدي الطائرات



مقاتلة مصرية داخل حظيرة شارك البطل في تشييدها

المعادية علي الموقع الذي كنت أعمل فيه وشاركت في أسر طيارها حيث كان يقودها طياران ..

« عمليات خلف العدو »

ويواصل البطل « مناع » شهادته لعرض تفاصيل العمليات التي نفذها علي خط المواجهة ويقول : كان موقعي في مواجهة العدو مباشرة لذلك تم تكليف مجموعتي بعمليات عبور للقناة وتنفيذ بعض المهام خلال حرب الإستنزاف خلف خطوط العدو .. وكان الجميع يتسابق للقيام بهذه العمليات رغم مخاطر عدم العودة من هناك .. ولقد شاركت في عمليات التأمين لقوافل الأبطال من خلال تحديد الثغرات التي سيعبرون من خلالها ووقف بعض فتحات النابالم التي كانت منتشرة بين خط بارليف وشاطئ القناة .. إلي جانب القيام بزرع ألغام في بعض الطرق التي يستخدمها العدو في سيناء .. ثم بدأنا بعد ذلك في عمل حصون وسواتر ترابية وزرع ألغام لمنع

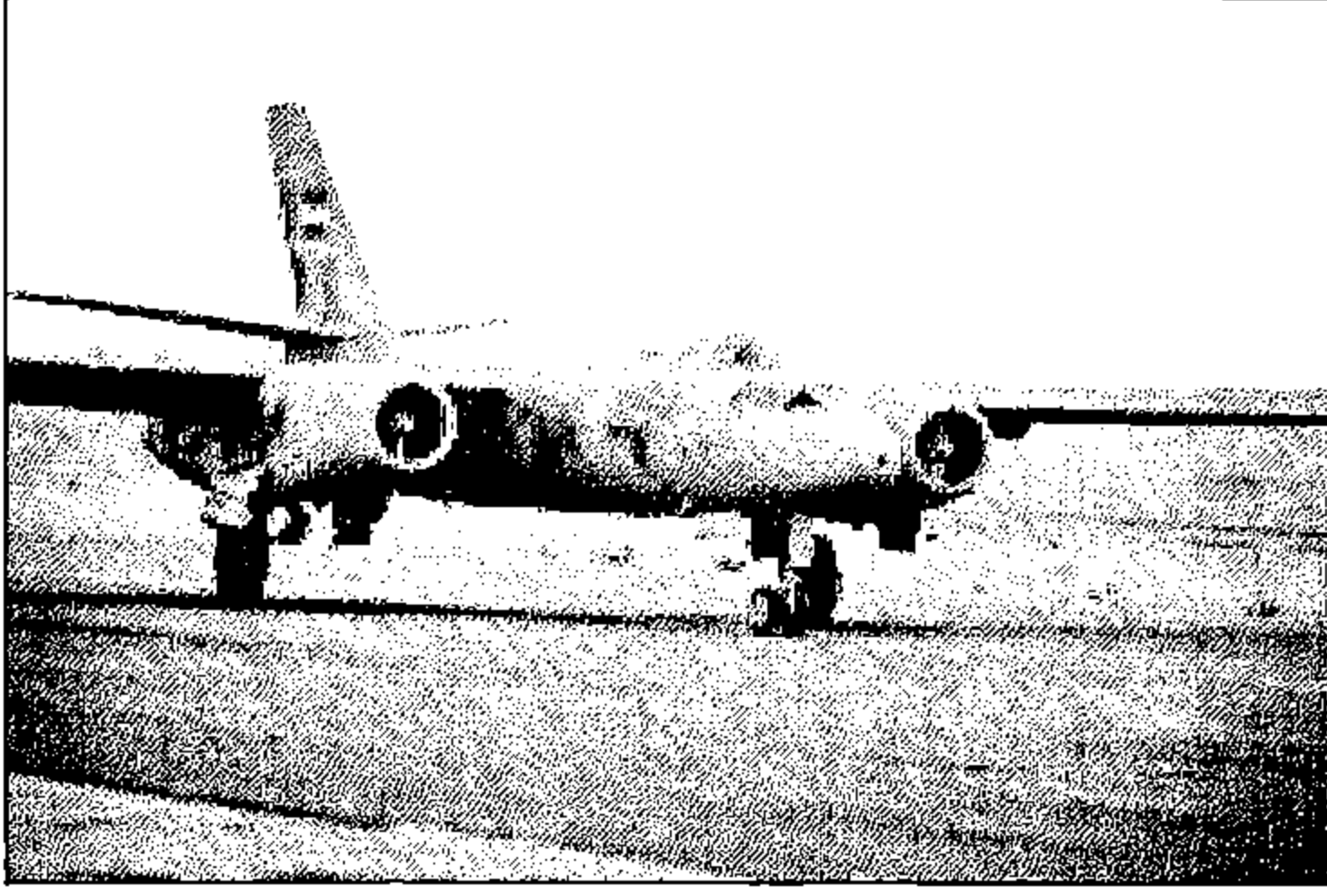


البطل مناع في استقبال القائد

أية محاولات مماثلة يقوم بها العدو غرب القناة .. وخلال تلك الفترة كنا نقوم بتنفيذ برامج تدريب شاقة ومضنية لعبور قناة السويس وفي ظروف مشابهة لها ولخط بارليف .. وكان ذلك في إطار مشروع تدريب إستراتيجي ولعب المهندسون دورا كبيرا فيه ..

« خداع إستراتيجي »

ويتطرق البطل إلي نقطة لم تأخذ حظها من الدراسة والتقدير .. وهي خطة الخداع الإستراتيجي التي طبقتها مصر بكل حرفة حيث يقول : لقد نفذت القوات المسلحة بتوجيهات من القيادة العامة خطة خداع إستراتيجي غير مسبقة .. لم تحصل علي حقها من التقدير .. وتحتاج لتدريسها في الأكاديميات العسكرية في العالم .. حيث تم نشر أخبار بحصول بعض الضباط علي أجازات للذهاب لأداء مناسك العمرة .. أولقضاء أجازات علي الشواطئ أو الذهاب إلي دورات تدريبية .. إلي جانب تنفيذ نشرة تنقلات بين ضباط القوات المسلحة .. وهذا لعب دورا كبيرا في خداع العدو رغم ما تردد بعد ذلك من وجود معلومات لديه من بعض مصادره ببدء الحرب في 6 أكتوبر .. وأعتقد أن نجاحنا

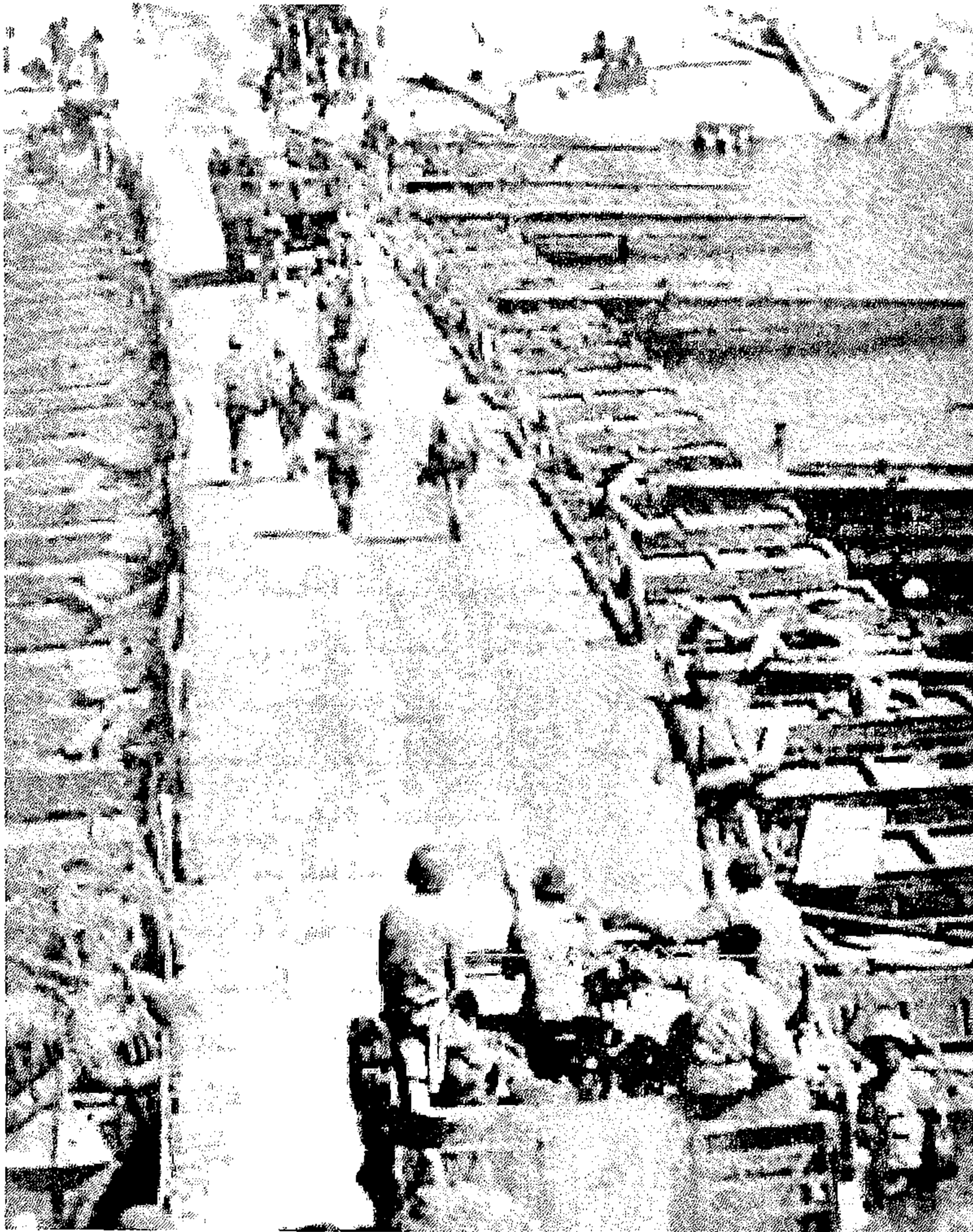


مقاتلة في قاعدة شارك فيها البطل

في خداع العدو عن معرفة متى سنهاجمه ؟ .. يأتي بفضل من الله سبحانه وتعالى إلي جانب توفيق الله لنا طوال الحرب .. خاصة في الضربة الجوية الأولى .. التي حققت كل أهدافها للدرجة التي ألغت الطلعة الجوية الثانية .. فضلا عن عدم حدوث خسائر لطائراتنا كما توقع خبراء العسكرية .. إلي جانب عبورنا القناة وإقتحام خط بارليف الحصين حيث إستطاع رجالنا تنفيذ كل ذلك بفضل الله ..

« بدء حرب أكتوبر »

وحول كيفية معرفته ببدء حرب أكتوبر رمضان يقول البطل « إبراهيم مناع » : في إطار خطة الخداع الإستراتيجي تم تنفيذ نشرة تنقلات بين الضباط فتم نقلي قبل الحرب للعمل في مطار قويسنا .. ورغم خبرتي في العمل في خط المواجهة مع العدو إلا أن دراستي في جامعة الإسكندرية كانت في المطارات والطرق .. لذلك شعرت بسعادة بالغة للعمل في هذا المجال بالقوات الجوية وواصلت العمل بها حتي عام ٢٠٠٢ .. أما بالنسبة لموعدي معرفتي بقيام الحرب فكان ذلك قبل ظهر يوم السادس من أكتوبر علمت ببدء الحرب في الثانية ظهرا وبالفعل إستعدت أسراب الطائرات من القاعدة للإقلاع وشاركت في الضربة الجوية الأولى والتي كانت مفتاحا وبابا للنصر .. وكانت هذه الفترة تميز بالروح المعنوية العالية والرغبة الكبيرة لإسترداد الكرامة والعزة .. والإصرار علي إستعادة الحقوق وسط تكاتف وتعاون غير مسبوق بين الجيش وأفراد الشعب .. وكان الجميع يعمل في بوتقة واحدة ولم يكن الشباب من الضباط والجنود ينظرون في فترة الحرب وماقبلها إلي المقابل المادي الذي ينتظرونه من مصر .. ولكن روح أكتوبر كانت تسود بينهم وتدفعهم لبذل الدم لإسترداد الأرض .. وهذه الروح لو تم إستحضارها في أي مجال أو مكان ستكون مرافقة للنصر والفوز وأتمني أن نشاهدها في كل المواقع بمصر حيث نجحنا في إستحضارها في وزارة الطيران المدني وحققنا إنجازات غير مسبوقة في كل قطاعات الوزارة ..



كباري العبور أهم إنجازات المهندسين

” ملحمة في المطار ”

ويتذكر البطل
إحدي ملاحم حرب
أكتوبر ويقول :
في العاشر من
أكتوبر تعرض مطار
قويسنا لقذف من
طائرات العدو وأدي
ذلك إلي تأثر أحد
ممرات المطار مما يعوق
حركة الطائرات
فبدأنا علي الفور
في تنظيف الممر
من بعض القنابل
التي لم تنفجر
حيث قام فريق
فني في التخلص
منها دون التسبب
في خسائر إضافية

كما تم التعامل مع الحفر الموجودة في الممر بالتعاون مع بعض شركات المقاولات المدنية
حيث أدي المواطنون ورجال القوات المسلحة ملحمة وطنية عظيمة ..وبالفعل تم إعادة
الممر إلي حالته الأولي وفي وقت قياسي .. وهذه الملحمة تكررت بفضل التدريب المستمر
في كل المطارات التي تعرضت للإعتداء من طائرات العدو ..



الفصل الرابع

المهندس البطل

« حسين مسعود »

(مرت علينا لحظات صعبة ليلة الأحد السابع من أكتوبر .. وكان الخوف من ضوء النهار كبيرا حيث ستتمكن قوات العدو من مشاهدتنا خلف خطوطها .. ومع أول ضوء ورغم أن المنطقة صحراوية بحتة إلا أننا فوجئنا بوجود كمية من أشجار الهيش الصحراوية .. إختفينا أسفلها في النهار رغم وجود قوات العدو علي بعد عدة مئات من الأمتار .. وكان هذا بفضل ربي ومجحنا في الإختفاء عن أعينهم) ..

من أقوال المهندس البطل

« حسين مسعود »





المؤلف مع البطل حسين مسعود

« من هو »

المهندس « حسين مسعود » أحد الأبطال الذين لعبوا دورا كبيرا ومؤثرا في تحقيق النصر .. بداية من مشاركته في إعادة بناء القوات الجوية وحتى تحقيق النصر .. حيث عاش ١٥ يوما من الإثارة خلف خطوط العدو .. والمهندس « مسعود » تولى عدة مناصب خلال خدمته العسكرية حتي وصل إلي مدير مكتب قائد القوات الجوية .. كما خدم في المكتب العسكري في باريس .. وحصل علي عدة أوسمة ونياشين .. من أبرزها نوط الواجب العسكري من الطبقة الأولى .. والقذوة الحسنة .. والخدمة الطويلة .. إلي جانب نوط الإستحقاق بدرجة ضابط من فرنسا .. ثم إنتقل إلي الخدمة المدنية وحقق فيها بطولات أيضا .. حيث ساهم في تأسيس شركة مصر للطيران للنقل الداخلي — إكسبريس —



البطل مسعود يتوسط مجموعة من الأبطال علي شط القناة

.. وعمل نائبا لرئيس الشركة القابضة لمصر للطيران .. ثم تولي رئاستها في سبتمبر
.. ٢٠٠٩ ..

« دور مهندسي الطيران »

وقبل أن نبدأ في عرض شهادة المهندس البطل « حسين مسعود » .. علينا تصحيح صورة خاطئة .. وهي أن الدور الذي لعبته القوات الجوية أداه فقط الطيارون .. وذلك بجانبه الصواب ورغم أهمية دورهم إلا أن المهندسين لعبوا دورا لا يقل خطورة عنهم .. وهما هي شهادة اللواء «صلاح المناوي» رئيس شعبة عمليات القوات الجوية في حرب أكتوبر ٧٣ .. حيث يقول في حوار له بمناسبة ذكرى النصر: « وإذا تحدثنا عن الطائرة الميج ٢١ .. وهي أفضل ما في ترسانة القوات الجوية .. فقد كان بها عيبان كبيران .. الأول أن كمية الوقود التي تحملها أقل بكثير من كمية الوقود في الطائرات المعادية .. وهذا يعني أنه لو إستخدمها الطيار في معركة مع طائرة معادية سوف يضطر إلي أن يترك المعركة لنفاد الوقود .. وسيصبح هدفا واضحا وسهلا جدا للطائرات المعادية .. والعيب الثاني الصواريخ التي كانت تحملها الطائرة الميج ٢١ .. كان لا يمكن إستخدامها في القتال لأنها لا تتحمل أية ضغوط أو حركات عنيفة ساعة إطلاقها .. أما العدو فكان يمتلك نوعية مختلفة من

الصواريخ منها تلك التي تطلق من مسافات بعيدة وقبل دخول المعارك الجوية .. وأخري تتحمل ضغوطا كبيرة اثناء القتال الجوي .. وكان علي المهندسين الدور الكبير في تلافي هذه المشاكل .. وهنا جاءت أهمية المهندسين لمعالجة هذا القصور ولذلك حرصنا علي عرضها بجوار مافعله الصقور .. وهو ماسنتناوله في شهادة بعض المهندسين ..

« روح وطنية »

توجهت إلي مكتب البطل « مسعود » في الشركة القابضة لمصر للطيران وإلتقيت به .. ورغم أن لقائي به كان يوم سبت وهو أجازة لشركات وهيئات وزارة الطيران إلا أنه حرص علي العمل خلاله .. وبعد الجلوس سألته عن ظروف إختياره الإنضمام لحراس الوطن بدلا من الحياة المدنية المريحة .. رغم أنه كان ضمن الثلاثين الأوائل في الثانوية العامة سنة ٦٥ .. وبعد لحظات من التفكير وكأنه يسترجع شريط ذكرياته ومن بينها أوقات عزيزة مر عليها أكثر من ٤٥ عاما بدأ البطل شهادته قائلا :

بالفعل حصلت علي ٨٣ ٪ في الثانوية .. وهو مجموع يتيح لي دخول أية كلية من كليات القمة .. وقد طلب مني والدي والذي كان يعمل دكتورا صيدليا دخول كلية الصيدلة أو كلية الطب .. إلا أنني أخبرته بأنني أعشق الهندسة .. وفي هذه الفترة فوجئت ب خطاب يصل إلي من الكلية الفنية العسكرية



البطل مسعود يعنلي احدي دبابات العدو المدمرة



أحد المهندسين يعد مقاتلة للاقلاع

يطلب الإلتحاق بها .. حيث كانت تهتم بأوائل الثانوية وحثهم علي الإلتحاق بها في هذا الوقت .. وهو مالمقي صدي لدي نفسي حيث كانت تسود في هذه الفترة روح وطنية وسط الجميع .. وبالفعل أخذت أوراقى الأصلية وتقدمت بها للكلية الفنية .. رغم أن التقديم وقتها كان يتم بصورة الأوراق .. وبعد نجاحي وإجتياز كل الإختبارات اللازمة إخترت تخصصا صعبا وهو ميكانيكا الطيران .. وتخرجت منها عام ٧٠ لأنضم إلي أبطال القوات الجوية علي طائرات القاذفات خلال حرب الإستنزاف ثم إنتقلت إلي طراز هليكوبتر بعد ذلك ..

” إعادة البناء “

وحول مشاركته في إعادة بناء القوات الجوية يقول البطل : إن عملية إعادة البناء بدأت عقب نكسة ٦٧ من خلال الإعداد لمعركة الكرامة وإستعادة الأرض .. والتي لعبت حرب الإستنزاف فيها دورا مؤثرا وكنت علي قرب من كل ذلك خلال دراستي في الكلية الفنية .. وبعد التخرج شأهت عمليات تجديد أسطول قواتنا الجوية وسط ظروف دولية صعبة .. وإضطررنا لتطوير الطائرات والأسلحة التي كانت في حوزتنا وقتها لتتناسب مع تطور الظروف والإستراتيجيات العسكرية العالمية .. وهو الدور الذي لعبه المهندسون المصريون بكل فخر .. كما شارك المهندسون في عمليات التدريب .. وأتذكر المشقة التي كانت تواجهنا في عمليات التدريب التي كانت تتم في كل الظروف والأحوال الجوية ليلا ونهارا .. وكانت تتركز علي عمليات الإبرار والإسقاط خلف خطوط العدو .. وذلك بالتعاون مع

القوات الخاصة والصاعقة والمظلات .. وكنا نستخدم طائرات بي ٨ روسية الصنع .. وكنا نستمر في التدريب الليلي حتي يطلع النهار ..

« إبتكارات مصرية »

وعن الإبتكارات المصرية لتطوير الطائرات .. يقول البطل « حسين مسعود » : كان معظم طائراتنا طرازات روسية لاتناسب إحتياجاتنا خلال المعركة القادمة .. لذلك بدأ المهندسون المصريون في دراستها جيدا لوضع الحلول لتلائم المرحلة القادمة .. وكان يعيب هذه الطرازات أنها ذات مدي قليل ولا تعمل بكفاءة في درجات الحرارة المرتفعة .. فتم إجراء تعديلات علي خزانات الوقود لتصبح ذات مدي أطول يناسب طبيعة المهام التي تقوم بها .. كما تم تعديل بعض الأسلحة الخاصة بها من مدافع وصواريخ لتصبح ذات كفاءة عالية .. لذلك فإن مهندسى الطيران لعبوا دورا فاعلا لاغني عنه في الحرب .. وهو ضمن منظومة متكاملة وكان للمهندسين أيضا الفضل في فكرة التعامل مع خط بارليف .. وإختراق الساتر الترابي من خلال خراطيم المياه .. إلي جانب وجود فرق هندسية من خريجي الكلية الفنية في كل الأسلحة وليس في هندسة الطيران فقط .. وهناك إبتكارات عديدة لهم في هذه الأسلحة تحتاج لعرض هذه الجهود ..

« تشجيع مبارك »

ويتذكر البطل ما حدث بينه والرئيس مبارك في رمضان عام ٧٢ .. حيث كان وقتها قائدا للقوات الجوية .. ويقول : إحتجنا في هذا الوقت لمحرك توضيحي لطراز مهم من الطائرات .. لنشرح عليه للفنيين الجدد عمليات الصيانة وإعادة التشغيل .. وكان يتم إستيراده بثمن المحرك الجديد ولم يتوفر في هذا الوقت إقتناء هذا المحرك .. لذلك لجأت لفكرة مثيرة .. حيث قمت بإستخدام محرك قديم وأعدته ليكون علي شكل توضيحي من خلال مقاطع عرضية وطولية مشابه للمحرك الذي تعذر إستيراده .. وبالفعل أجزنا ذلك في وقت قياسي وبتكلفة تصل لحوالي ٤٠ جنيها وهو ما بعد إنجازا كبيرا في هذا الوقت .. وإضطرت لوضع ذلك المحرك في حجرة مكتبي رغم صغرها .. وفي أحد أيام رمضان من عام ٧٢ فوجئت بقائد القوات الجوية اللواء « حسني مبارك » يدخل مكتبي لمشاهدة هذا المحرك .. ثم سألني عن الإنجاز وكيف تحقق .. وعندما أخبرته بما حدث شجعني ثم سألني عن إفطاري .. وطلب أن يكون علي حسابه .. وأصر علي ذلك حيث كان حريصا علي حسن العلاقة بينه وبين رجاله .. وهذا الحرص ما وجدناه خلال رئاسته لمصر وإهتمامه بأشياء تبدو لنا صغيرة إلا أنه يتمتع منذ زمن بعناصر القيادة الحقيقية ..



البطل مسعود - يمين الجالسين - امام دبابة اسرائيلية مدمرة

« موعـد الحرب »

وعن كيف ومتي علم بموعـد قيام حرب أكتوبر؟ .. يقول البطل « مسعود » : من خلال تشديد التدريبات والحرص علي تحقيق الإنضباط قبل حرب أكتوبر شعرت بأن الحرب قادمة لأمـحالة .. حيث كثفنا التدريبات في أوائل عام ٧٣ ووسط عمليات كبيرة من الخداع الإستراتيجي وهو أحد أبرز عوامل النصر في المعركة .. وفي يوم الخميس الموافق ٤ أكتوبر ٧٣ طلب قائد اللواء قادة الأسراب وأخبرنا بأن الحرب قادمة ولم يحدد الموعد .. وفي يوم ٦ أكتوبر علمنا ببدء الحرب وتم إعداد سريي حيث كنت مهندساً لسرب يتكون من ١٢ طائـرة هليكوبتر .. وبالفعل توجهنا إلي إحدى القواعد لنقل جنود من الصاعقة لتنفيذ عمليات إبرار وإسقاط جوي خلف خطوط العدو .. وبالفعل أقـلـع السرب في إـتـجـاه سـيـنـاء وعندما شاهدنا القناة أسفلنا إنطلقت صيحاتنا بالتهليل والتكبير .. وكانت وقتها لحظات لا توصف .. وشعرنا فعلاً أننا بدأنا معركة الثأر وإسترداد الأرض .. وكنا مكلفين بإنزال قوات الصاعقة والإستطلاع خلف خطوط العدو في منطقة « بير أبوجراد » بعد منطقة « رأس مسلة » .. وكان الهدف من عملية الإسقاط في هذه المنطقة هو تنفيذ كمين لقوات الدعم الإسرائيلية من الإحتياطي المدرع والمتوقع أن تعبر فجر الأحد أي ثاني

أيام الحرب من هذه المنطقة .. علي أن يتم التعامل معها وضربها قبل وصولها إلي خط المواجهة ..

« خلف العدو »

وحول لحظات الإسقاط خلف خطوط العدو .. يقول البطل « مسعود » : وصلنا في التوقيت والمكان المحددين لإنزال قوات الصاعقة خلف خطوط العدو .. ونجحنا في إنزال القوات رغم شراسة المقاومة من العدو .. حيث إضطررنا لتنفيذ عملية الإنزال علي خمس مراحل للهروب من طائرات ومدفعية العدو .. حيث فوجئنا بسرب من طائرات الميراج الإسرائيلية يطرنا بوابل من القذائف والصواريخ من مختلف الأسلحة .. وعندما بدأنا في العودة إلي قناة السويس بعد تنفيذ المهمة .. فوجئنا بأسراب أخرى من الطائرات المعادية وأصيب طائرتي الهليكوبتر بإصابة أدت إلي تضرر الذيل وتعذر مواصلة الطيران .. وبعد الإطمئنان علي طاقمها بقيادة الطيار « نبيل إمام » بدأت في التعامل مع جسم الطائرة وتدمير كل ما يمكن أن يستخدمه العدو لكشف أوراقنا في الهجوم .. ووسط هجوم متواصل من العدو تمكنت من تدمير الطائرة من خلال ضرب خزانات الوقود بها .. وفوجئت بأحد أفراد الطاقم يسحبني بسرعة بعيدا عن الطائرة .. حيث كان سرب من طائرات العدو يستعد لمهاجمة موقعنا ودفعني علي الأرض .. وبالفعل كان ذلك الموقف سببا في إنقاذ حياتي .. حيث فوجئنا بكميات هائلة من الشظايا تندفع في أرجاء المكان .. وبعد ذلك تجمع طاقم الطائرة بعيدا عن موقع الإنزال .. وبدأنا في عمليات فركرحتي لائمسكنا قوات العدو التي إنتشرت بحثا عنا ..

« عناية الله »

وتوقف البطل لحظات ليأخذ رشفات من كوب شاي .. وكأنه يستدعي الوقت ليسترجع شريط مغامراته خلف خطوط العدو ثم أردف قائلا : مرت علي طاقم طائرتنا وكنا ثمانية أفراد لحظات صعبة ليلة الأحد السابع من أكتوبر .. وكان الخوف من ظهور النهار كبيرا حيث سستمكن قوات العدو من مشاهدتنا خلف خطوطها .. وشدد الأعداء من إجراءات بحثهم حيث إنتشروا بشكل رهيب من أجل الإمساك بنا .. ومع أول ضوء ورغم أن المنطقة صحراء جرداء إلا أننا فوجئنا بوجود كمية من أشجار الهيش الصحراوية .. دفعتها الرياح وجمعت في شكل مظلة إختفينا أسفلها في النهار .. ونجحنا في الإختباء رغم وجود قوات العدو علي بعد عشرات الأمتار .. وكان هذا بفضل ربي ونجحنا في الإختفاء عن أعينهم .. وبعد حلول الظلام مرة أخرى بدأنا في التحرك .. وتم أخذ الآراء حول كيفية حركنا .. حيث كان رأي بعضنا السير في إجهاد الساحل .. بينما رفض أحدنا

وهو الشاويش « محمود » من رجال الصاعقة مسيرتنا في ذلك .. وقرر التوجه إلي جبل كان من المقرر أن يتم التواجد عنده لتنفيذ الكمين ضد القوات الإسرائيلية .. وفي إحدى الليالي فوجئنا بأصوات سيارة تأتي من بعيد فقررنا عمل كمين لها .. وبالفعل تم الهجوم علي السيارة التي تبين أنها مدنية وأن أحد مواطني سيناء يقودها .. ولمعرفته بطبيعة المنطقة ساعدنا في السير لمسافة طويلة حتي المنطقة الجبلية التي كان من المخطط تنفيذ كمين لقوات العدو عندها .. وبالفعل وصلنا إليها مساء الثلاثاء ٩ أكتوبر .. ووجدنا حوالي ١٦٠ من أبطال الصاعقة والإستطلاع خلف قوات العدو ..

« هيل تسقط الفانتوم ! »

ويسترجع البطل « حسين مسعود » واقعة أخرى تؤكد توفيق الله لنا خلال المواجهة مع العدو .. حيث يقول : بعد نجاح عملية الإبرار لكل أسراب الهليكوبتر خلف خطوط العدو .. وأثناء العودة إلي قواعدنا تعرضت كما ذكرت الأسراب لهجوم مكثف من طائرات العدو .. حيث دارت معارك رهيبة معها رغم عدم وجود كفاءة بين طائرات الهليكوبتر والمقاتلات بأنواعها .. من بين هذه المعارك ما حدث بين سرب طائرات هليكوبتر مصري وتشكيل معادي مكون من ٨ طائرات فانتوم .. كان يعترض عملية الإبرار ويسد خط الرجعة أمام الطائرات المصرية .. وبذل أبطالنا كل ما في إمكانهم من مناورات معقدة رأسيا و أفقيا لمواجهة الهجوم الاعتراضي .. و فجأة تظهر طائرة فانتوم في مواجهة طائرة هليكوبتر مباشرة .. وهنا تأتي قدرة الله حيث أطلق قائد الهليكوبتر صواريخه المضادة للدبابات والعربات المدرعة .. وتصاب الطائرة الفانتوم وتنفجر في لحظة عظيمة .. في الوقت الذي إختفت فيه باقي طائرات العدو .. وما حدث يعد معجزة بكل المقاييس .. ونتذكر هنا الآية الكريمة « ومارميت إذ رميت ولكن الله رمي » ١٧ الأنفال .. حيث تعد هذه المرة الأولى التي تحدث في تاريخ العسكرية أن تسقط طائرة فانتوم بنيران طائرة هليكوبتر .. فضلا عن أن هذه النيران عبارة عن صواريخ مضادة للدبابات والمدرعات ..

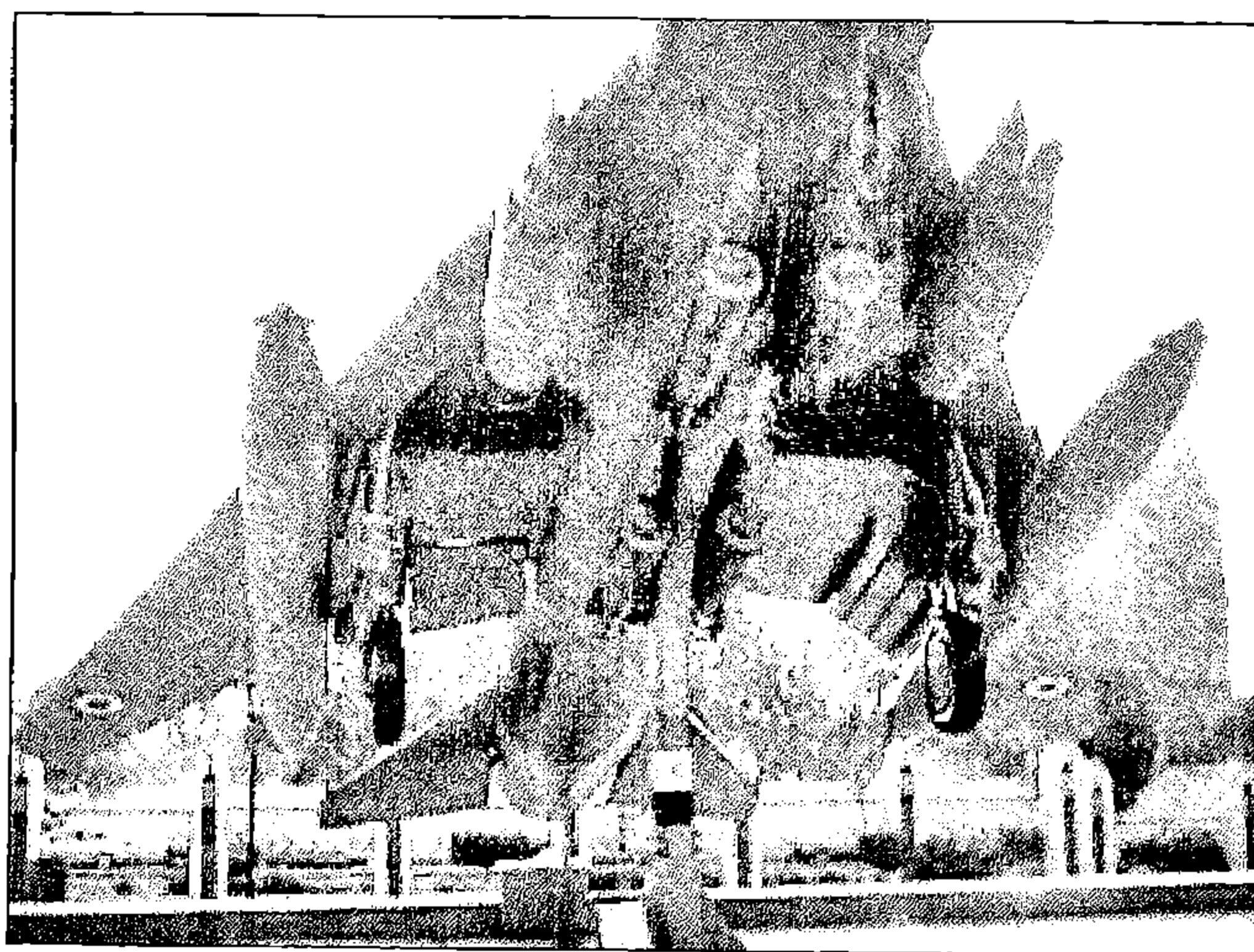
« كمين للأعداء »

ويواصل البطل عرض تفاصيل المغامرات التي قام بها المصريون خلف خطوط العدو .. ويقول : بعد تجمعنا في منطقة الكمين .. فوجئنا أن قوات الدعم الإسرائيلية لم تتحرك مثلما كان متوقعا لها فجر الأحد .. ولكن تبين أنها ستمر من نفس المنطقة فجر الأربعاء وهذا من توفيق الله .. فتم إعادة تشكيلنا لتنفيذ كمين في هذه المنطقة عند مرورها بعد ساعات .. وبالفعل تم إعداد المنطقة وحفر الخنادق علي الطريق بينما ربح الأبطال فوق الجبلين لإنتظار لحظة الهجوم .. وسادت ساعات من الصمت المطبق حيث قطعه صوت المدرعات الإسرائيلية التي إصطفت في طابور طويل .. وقام رجال الإستطلاع بإبلاغ

القيادة في مصر بمكان وموعد تحرك طابور المدرعات لضربه بطائراتنا .. في الوقت الذي بدأ فيه الكمين التعامل مع المدرعات لإعاقتها عن التحرك .. وتم التعامل بالفعل مع الطابور .. وفي بطولة نادرة قام النقيب « رأفت » من رجال الصاعقة بالتوجه إلي سيارة جيب تقود الموكب وكانت تحمل قائد الطابور .. وفي عملية إنتحارية قام البطل المصري بإختطافه من السيارة .. وتبين بعد ذلك أنه « إبراهيم مندلر » قائد إحتياطات المدرعات الإسرائيلية .. حيث لقي مصرعه في هذه العملية كما نال البطل « رأفت » الشهادة .. وحصلنا في هذه العملية علي مجموعة من الخرائط الخاصة بالتحركات الإسرائيلية في الجبهة .. مماثل صيدا ثمينا لنا يحمل العديد من الأسرار .. وبالفعل تم إرسال هذه الخرائط في سرية تامة من خلف خطوط العدو إلي مركز القيادة المصرية .. ونجح الكمين في إعاقة تقدم قوات إحتياطي المدرعات الإسرائيلية ..

رحلة العودة

ويقول البطل « مسعود » : بعد تنفيذ الكمين بدأنا في رحلة العودة إلي القاعدة وسط محاولات مستميتة من العدو لكشفنا والعثور علينا .. ولكننا نجحنا بمساعدة مواطني سيناء الذين قاموا بدور مؤثر في النصر في الإختباء وتنفيذ بعض المهام خلف خطوط العدو .. حتي يوم ٢١ أكتوبر .. عندما نجحنا في العودة إلي مصر بقيادة أحد الأبطال يدعي « سيد درويش » .. وتم تأمين عودتنا وعبورنا من القناة ووصلنا حتي نقطة الكيلو ١٠١ ثم توجهت إلي مقر وحدتي بمطار المازة .. وكان أول إتصال أجريته بوالدتي لإبلاغها بعودتي من سوريا حيث أخبرها أخوتي بأنني في سوريا بعد أن أخفوا عنها أنني كنت مفقودا



صورة لمقاتلة مصرية توضح ابتكارات مهندسي القوات الجوية

في الحرب .. ثم فوجئت بعد ساعة من عودتي بطلب من قائد القوات الجوية اللواء « حسني مبارك » ليستدعيني لمكتبه .. وتوجهت إليه مع طاقم طائرتي الذي عاد بسلامة الله .. حيث هنأنا بسلامة العودة ثم سألنا عن ماشاهدناه خلف خطوط العدو .. خاصة في منطقة « عيون موسى » التي تمركزنا قريبا لفترة ليست قصيرة .. ورغم ماعانيتها من مشقة

ورعب خلف خطوط العدو . إلا أنني بدأت مرة أخرى في المشاركة في بعض العمليات التي تمت في الأيام الأخيرة من الحرب .. خاصة التي تعلقت بإنزال كميات من المعدات الطبية والإسعافات والمؤن لبعض قواتنا التي كانت تريض خلف خطوط العدو ..

« روح أكتوبر »

وحول أهم ملامح روح أكتوبر وكيفية إستحضارها .. يقول البطل « مسعود » : إن العامل الأساسي في روح أكتوبر هو الجندي المصري بداية من الضابط والقائد وحتى الجندي الفرد .. وكان العنصر البشري في حرب أكتوبر أكثر من رائع .. ونجح في تحقيق النصر رغم أن أسلحتنا ليست في حدثة معدات العدو .. إلي جانب الإعداد الجيد والتدريب الشاق والإيمان بعدالة القضية .. كل ذلك جمع مع توفيق الله سبحانه وتعالى لتحقيق أفضل إنتصار عربي وإسلامي في العصر الحديث .. وإذا كنا نرغب في إستحضار هذه الروح يجب أن يكون لدينا هدف محدد .. يتم تجييش الإمكانيات لتحقيقه وإقناع شبابنا بذلك .. بدلا من تفريغ طاقاتهم في متابعة الكرة أو الأغاني أو أمور اللهو الحديثة التي إنتشرت مؤخرا .. وهذا ماحدث لشباب مصر في منتصف الستينيات من القرن الماضي .. حيث دفعت الروح الوطنية في عام ٦٥ لإختيار ٢٥ من بين ٣٠ من أوائل الثانوية العامة لدخول الكليات العسكرية .. ولم يكن في بالنا كم سنأخذ من الأموال في حين أن الوقت الحالي أي شاب يسأل عن المرتب قبل قبوله الوظيفة .. نتمنى أن تأخذ الأجيال القادمة العبرة والدروس من نصر أكتوبر .. وإستلهام روحه في كل مجالات الحياة ..



الفصل الخامس

المهندس البطل

« عبدالعزيز فاضل »

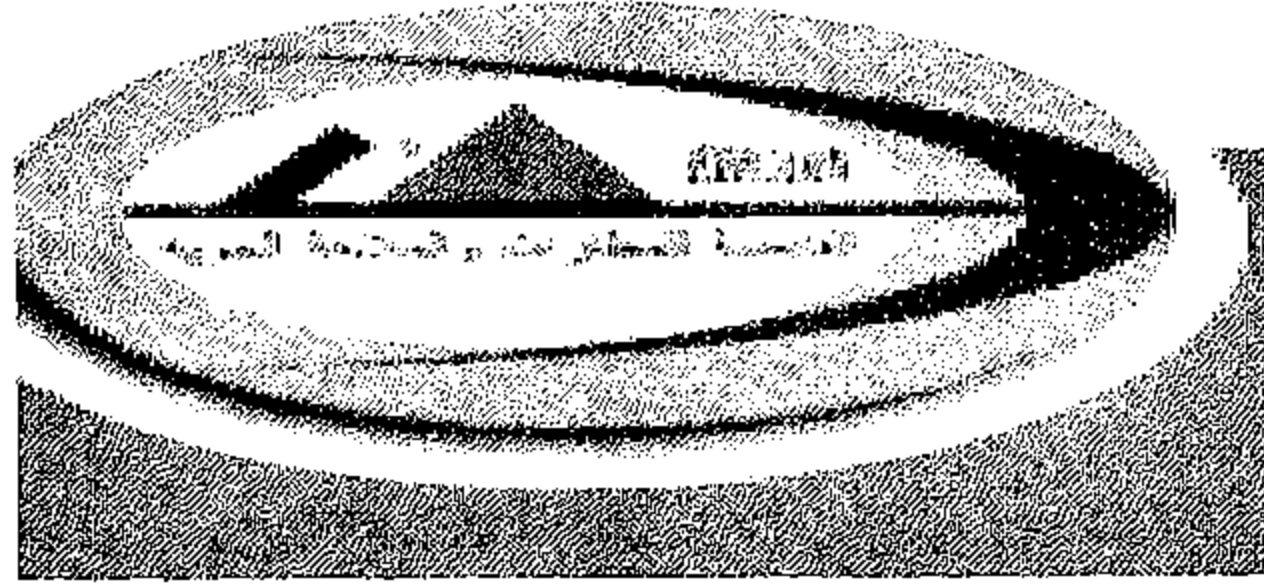
(فوجئنا بأسراب من طائرات العدو تهاجم مطار بني سويف .. وقامت بإلقاء حمولتها علي المطار ولكن توفيق الله منع إحدي القنابل الكبيرة من الانفجار .. رغم إستقرارها أمام طائرة ميغ ٢١ وعليها طاقمها .. وكان لابد من رفع القنبلة مع وجود خطورة لإنفجارها .. ورغم ذلك قام أحد الفنيين البواسل بالتعامل مع القنبلة وبدون تردد .. وبتوفيق من الله تمكن من رفعها دون إنفجارها .. وإستأنفت الطائرة الميغ مهمتها خلال دقائق بعد لحظات ترقب ممتة .. كما تم إصابة أحد خزانات الوقود المتحركة قرب طائرة أخرى دون إصابتها .. فقام فني بسحب هذا الخزان المشتعل بعيدا عن الطائرة .. وهو ماتم دون خسائر وتم تحريك الطائرة لتقلع لتنفيذ إحدي المهام القتالية الهامة) ..



من أقوال المهندس البطل

« عبدالعزيز فاضل »

المهندس «إبراهيم مناع» وحكاية نجاح الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية



هذا القرار تغير مسمى
الهيئة إلي الهيئة
المصرية للرقابة علي
الطيران المدني وصدر
القرار الجمهوري رقم
٧٢ لسنة ٢٠٠١ بإنشاء
الشركة القابضة
للطيران والتي تعمل
وفقا لأحكام القانون
رقم ٢٠٣ لسنة
١٩٩١ الخاص بقطاع



المهندس " إبراهيم
مناع " رئيس الشركة
المصرية القابضة
للمطارات والملاحة
الجوية هو أحد أبطال
حرب أكتوبر والذين
بذلوا الجهد والعرق
خلال الحرب .. وقد أثبت
جداره عندما تولى
قيادة الشركة وحقق
إنجازات عديدة بفضل

الأعمال وفي ١١ مارس ٢٠٠٢ صدر القرار
الجمهوري رقم ٥٦ لسنة ٢٠٠٢ بتنظيم
وزارة الطيران المدني حيث تم فصل
جهات وهيئات الطيران المدني عن وزارة
النقل ويتم إنشاء وزارة الطيران المدني
ويتبعها عدة شركات وجهات علي
رأسها الشركة القابضة للمطارات
والملاحة الجوية لتبدأ مرحلة عبور في
قطاع الطيران ..

نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي كل
الشركات والقطاعات التابعة له ..

وتعد الشركة القابضة هي صاحبة
الفضل في تحقيق النهضة في
المطارات المصرية .. وكانت بدايتها
عندما صدر قرار رئيس الجمهورية رقم
٧١ لسنة ٢٠٠١ بإعادة تنظيم الهيئة
المصرية العامة للطيران المدني ورئاسة
قطاع الطيران المدني وطبقا لأحكام

« من هو »

البطل لواء مهندس « عبدالعزيز فاضل » أحد أبناء القوات الجوية والذين شاركوا في حرب أكتوبر .. ولعب دورا لا يقل أهمية عن ملاحقه الطيارون .. وهو نموذج من المهندسين الذين هياؤا طائراتنا وطوروها لتحقيق الضربات المؤثرة .. حيث إلتحق بالكلية الفنية بعد نكسة ٦٧ بأربعة شهور .. وقد حاز علي عدة أوسمة عسكرية .. أبرزها نوط الواجب العسكري .. ونوط الخدمة الحسنة .. وتقلد عدة مناصب خلال عمله بالقوات الجوية حتي وصل إلي منصب نائب رئيس شعبة مهندسي الطيران .. ثم إنتقل بعد ذلك إلي مجال عمل نجح فيه أيضا .. في مجال الطيران المدني وتدرج فيه أيضا .. بداية من رئيس إدارة صلاحية الطائرات بالطيران المدني .. ثم إنتقل إلي مصر للطيران وتدرج فيها .. ثم تولى رئاسة شركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية .. وحقق إنجازات لا تقل عن المعجزات التي تحققت في حرب أكتوبر ..

توجهت إلي مقر عمل البطل « فاضل » في مقر شركة الصيانة .. ورغم أن اليوم أجازة رسمية بمناسبة عيد العمال .. إلا أنه واصل العمل فيها .. ووجدت أعدادا كبيرة من



الكاتب مع البطل عبدالعزيز في مكتبه

المهندسين والفنيين بالشركة يواصل معهم العمل .. وبعد عدة دقائق بدأت في تسجيل شهادة البطل عن حرب أكتوبر .. وبدأت بمعرفة أسباب إلحاقه بالجيش .. يقول « فاضل » : بعد حصولي على المركز الأول في الثانوية العامة من إحدى مدارس محافظة الشرقية عام ٦٧ .. دفعتني الروح الوطنية للثأر من الهزيمة للتقدم إلى الكلية الفنية العسكرية .. رغم أن مجموعتي وقتها كان يؤهلني للإلتحاق بأية كلية في القمة .. وبالفعل إلتحقت في أكتوبر ٦٧ بالكلية الفنية وتخصصت في ميكانيكا وهياكل الطائرات وهو تخصص نادر وصعب .. وذلك بدافع المشاركة في إعادة طائراتنا لحالتها بعد الدمار الشامل الذي لحق بها .. وتخرجت بعد خمس سنوات من الدراسة .. والتي كان يتخللها تدريبات في القواعد الجوية .. شاهدنا خلالها بقايا الطائرات المدمرة .. مما زاد من روحنا المعنوية بضرورة بذل الجهد للثأر من الهزيمة ..

« مشاركة في الإعداد »

ويقول البطل « فاضل » : بدأت فترة الإعداد للحرب أعقاب النكسة من خلال نوعية الجنود .. حيث تم الإستعانة بالخاصين علي المؤهلات ليقدروا علي إستيعاب التطوير والخطط الخاصة بعملية إستعادة الأرض .. كما تم التشدد في نوعية التدريب في الكليات العسكرية .. وهو ما وجدته خلال دراستي بالكلية الفنية العسكرية .. من خلال تحديث الأسلحة وتطوير الفكر الإستراتيجي والإنضباط الشديد .. وهو ما أثر في حياتي وعملي سواء في القوات الجوية أو العمل المدني .. وكان سببا رئيسيا لنجاحي في كل المهام التي تكلفت بها .. إلي جانب تعلم الصبر والجلد والجدية الصارمة .. وقد تم تخرجي في يونيو عام ٧٢ وتوزعي علي أحد المطارات .. وبدأت في المشاركة في إعداد طائراتنا مع باقي المهندسين المصريين .. وكان عملي كمهندس في ورش صيانة سرب هليكوبتر .. وأصبحت مسئولا عن صيانة سرب مكون من ١٨ طائرة .. وبدأت في عمليات متواصلة من التدريب المتواصل علي عمليات إبرار وإنزال في بيئة وأرضية مشابهة لمثل طبيعة سيناء .. وكان ذلك يؤدي إلي تلف بعض المحركات بالطائرات من خلال تأثرها بالأتربة والرمال والحصى الذي تصاب بها الطائرات خلال عمليات التدريب .. وهو ما إستلزم عملا شاقا متواصلا لصيانة الطائرات وإعادتها إلي حالتها الأولى .. وهذه التدريبات ساهمت في تحقيق النصر خلال أكتوبر .. وتأكدت فعلا مقولة العرق في التدريب يوفر الدم في المعركة ..

« تطوير الطائرات »

ويروي البطل « فاضل » مافعلته العبقرية المصرية وما صنعه المهندسون من أجل تطوير طائراتنا .. حيث يقول : في الوقت الذي حرصت فيه القيادة المصرية علي التدريب بشكل

مستمر وفي الظروف المشابهة لنفس طبيعة مناطق الحرب .. بدأ مهندسو القوات الجوية في تطوير الطائرات لتناسب مع الإمكانيات المتاحة ولتحقيق الأهداف المرجوة منها .. وكما يقولون الحاجة أم الاختراع .. تم قبل حرب أكتوبر إبتكار بعض القطع الفنية لعلاج المشاكل التي تواجه الطائرات .. فمثلا كانت الرمال تؤثر في محركات الطائرات وتؤدي إلي تآكل بعض الريش فيها .. مما يؤدي إلي خفض عمرها الافتراضي .. فمثلا المحرك الذي يعمل ٥٠٠ ساعة يبدأ في الإنهيار بعد ١٠٠ ساعة فقط .. فتم إختراع جهاز لقياس تآكل ريش المحرك .. مما يعطي إنذارا قبل إنهيار المحرك لنقوم برفعه وإجراء صيانة كاملة له .. كما تم تصنيع حافظة من الكاوتش لتحمي الحافة الأمامية لريش المحركات .. حتي لا تتأثر بالرمل المثارة خلال عمليات التدريب ثم الحرب فيما بعد .. كما تم تعديل مستودعات الصواريخ

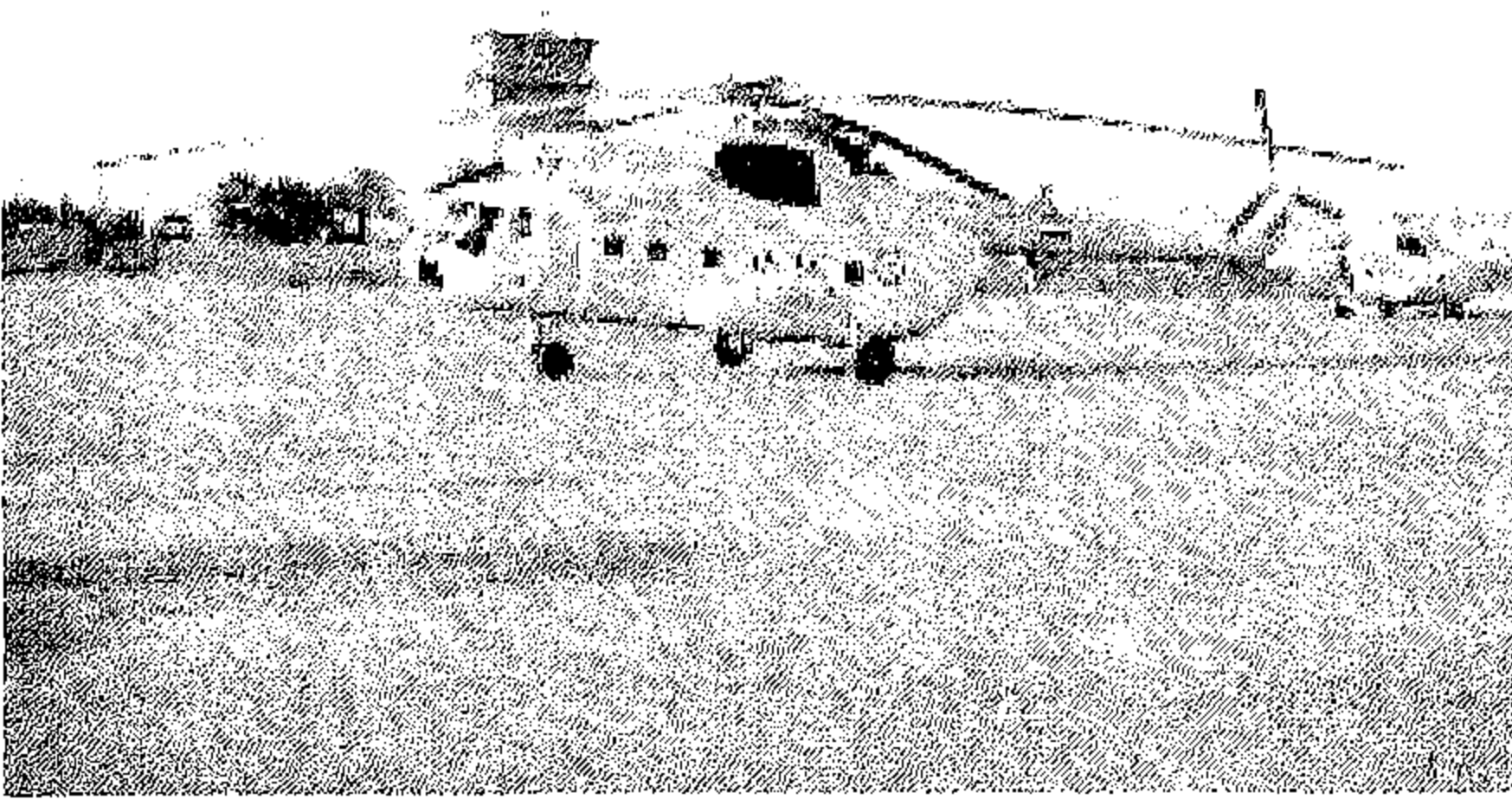


البطل عبدالعزيز بصحبة اثنين من الفنيين

وتم زيادة عدد الصواريخ فيها لتحمل ٣٢ صاروخا بدلا من ثمانية .. كما تم تزويد الطائرات بمدافع رشاشة تم تركيبها علي أبواب الطائرات بحيث يتم التعامل مع العدو خلال عمليات الإبرار .. كما تم زيادة مدي الطائرات من خلال تركيب خزانات وقود إضافية .. ونفس هذه الإبتكارات في مختلف أنواع الطائرات المقاتلة والقاذفة ..

« موعد الحرب »

وحول متي علم بموعد الحرب ؟ يقول البطل « فاضل » : من خلال عملي الذي إستمر ١٦ شهرا بعد تخرجي شعرت قبل الحرب بشهرين بأن الحرب علي الأبواب .. من خلال التدريب الشاق والمستمر والسعي بكل الطرق لتطوير الطائرات مع وقف الإجازات لأكثر من شهرين .. وتم نقلي إلي مطار آخر قريب من الجبهة .. وفي صباح ٦ أكتوبر فوجئت بالطيار « سعيد عبد الخالق » قائد سربي يخبرني ببء الحرب بعد أربع ساعات .. حيث بدأت في إعداد الطائرات وتكوين الأطقم الفنية المصاحبة للطيارين .. وبالفعل أفلع



طائرة تم تطويرها قبل الحرب

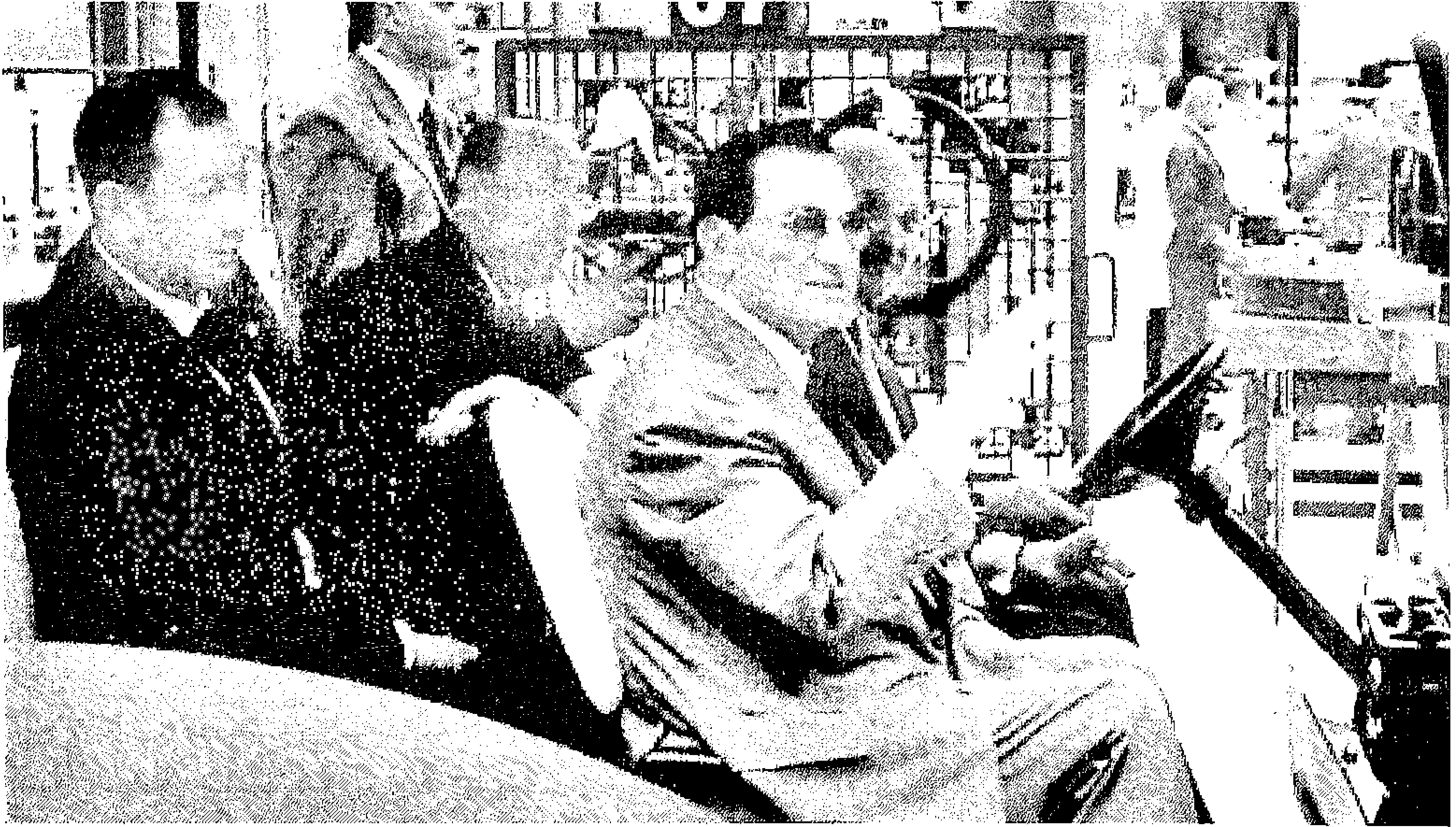
السرب لإبرار عدد من أبطال الصاعقة خلف خطوط العدو في سيناء .. ونجح السرب في تنفيذ المهمة بنجاح وعادت الطائرات بسلام .. وبدأنا فور عودة الطائرات في فحصها وتبين إصابتها في الهيكل بعدة طلقات .. ونجح الفريق الفني الموجود في السرب إلي جانب فريق آخر من الورش الرئيسية لعمرة الطائرات في معالجة وإصلاح التلفيات في وقت قياسي .. حيث كانت روح أكتوبر سارية وسط الجميع .. وتم إعداد الطائرات مرة أخرى للإقلاع وتنفيذ مهام أخرى ..

« أصعب مواجهة »

وعن أصعب مواجهة خلال الحرب قال البطل « فاضل »: كانت أصعب مواجهة لسري في ١٠ أكتوبر .. حيث إحتدم القتال مع الجيش الثالث وتطلب الأمر ضرورة إبرار مؤن طبية وإسعاف للقوات المقاتلة .. حيث دارت معركة شرسة مع العدو وسقط العديد من الجرحي .. وبالفعل قامت ست طائرات بالتوجه إلي موقع القوات .. وبالفعل تم إنزال المؤن الطبية لقواتنا رغم شراسة النيران التي واجهتهم .. وبعد عودة الطائرات تبين وجود إصابات شديدة في هياكلها مما إستلزم عملاً شاقاً ومتواصلاً من أجل إعدادها للقيام بطلعات جديدة .. ولقد لعب التدريب الشاق الذي خضناه قبل الحرب دوراً مؤثراً في تحقيق النصر .. وخلال الحرب كانت القيادة في كل المواقع تعطي المثل والقُدوة للضباط والجنود .. كما سادت روح الإيثار وسط كل القوات .. وشاهدت تنافساً وسط الجميع للمشاركة في الحرب ..

« توفيق من الله »

وحول اللحظات التي شعر فيها بتوفيق الله .. يقول البطل « فاضل »: خلال عمليات الحرب الشرسية فوجئنا بأسراب من طائرات العدو تهاجم مطار بني سويف .. وقامت بالقضاء حمولتها علي المطار ولكن توفيق الله منع إحدي القنابل الكبيرة من الانفجار رغم إستقرارها أمام طائرة ميج ٢١ وعليها طاقمها .. وكان لابد من رفع القنبلة مع وجود خطورة لإنفجارها ورغم ذلك قام أحد الفنيين البواسل بالتعامل مع القنبلة وبدون



البطل فاضل بصحبة القائد والبطل شفيق

تردد .. وبتوفيق من الله تمكن من رفعها دون انفجارها .. وإستأنفت الطائرة الميج مهمتها خلال دقائق بعد لحظات ترقب ممتة .. كما تم إصابة أحد خزانات الوقود المتحركة قرب طائرة أخرى دون إصابتها .. فقام فني بسحب هذا الخزان المشتعل بعيدا عن الطائرة وهو ماتم دون خسائر .. وتم تحريك الطائرة لتقلع لتنفيذ إحدى المهام القتالية الهامة .. لقد شاهدت في هذه الحرب المجيدة ملاحم وطنية وبطولات نادرة لم تحظ بعرضها علي الرأي العام ..

« عوامل النصر »

وحول أبرز عوامل تحقيق النصر خلال حرب أكتوبر .. يقول البطل « فاضل » : أولا الايمان بقضيتنا وضرورة إعادة الأرض والعرض .. والإعتقاد الراسخ في مساندة الله سبحانه وتعالى لنا .. إلي جانب التدريب الشاق والإستعانة بكل الأسباب التي تحقق لنا النصر من قوة أو معدات أو أحدث وسائل التخطيط .. إلي جانب الإنضباط ورفع كفاءة العناصر الفنية في الجيش .. بالإضافة إلي الروح القتالية وسط الضباط والجنود .. وكل ذلك كان متوفرا قبل حرب أكتوبر .. وهذه الروح لمستها خلال عملي .. حيث كنا ننفذ بعض الطلعات خلال الثغرة .. وكانت تعد طلعات إنتحارية فأصر كل الفنيين علي المشاركة فيها وبالفعل حصل بعضهم علي وسام الشهادة .. ومن بينهم الشهيد « سيد حجر » الذي لم يمر علي زواجه شهرين .. كما فوجئت بروح قوية وسط الكبار من الفنيين الذين

إرتدوا ملابس القتال إستعدادا للمشاركة في العمليات .. كما لمست هذه الروح وسط الشعب المصري أيضا .. حيث فوجئت بعد عودتي من الحرب بأسرتي تخبرني بأن الجيران أرسلوا لها كميات من التموين من سكر وزيت وشاي مجانا مشاركة منهم في دعم أحد أبطال النصر .. وهذا التصرف من الأهالي أدى إلي شعوري بالفخر بإرتداء البدلة العسكرية .. وهذه الفترة كانت مهمة جدا في تاريخ مصر والأمة العربية ..



الفصل السادس

الطيار البطل

« حسن محمد حسن »



(وجدت الميراج الإسرائيلية في وضع أفضل مني خلال هجومنا علي موقع إسرائيلي في سيناء .. مما يشكل خطورة علي وبسرعة قررت أن أقذف القنابل من وضع التسلق بعد الصعود إلي أعلي بالطائرة في حركة عنيفة .. وبينما أرتفع بمقدمة الطائرة مستغلا سرعتها والحمل الزائد للقنابل فتنطلق هذه القنابل في اتجاه الهدف .. وأكملت هذا الوضع للطائرة بمنورة برميلية حتي أتعامل مع الميراج .. ولكن حدثت المفاجأة حيث وجدت زميلي هنداوي يقول لي : الله ينور عليك يا فندم أنت طلعت الميراج أمامك وضربتها .. حيث انفجرت طائرة العدو ولقد شعرت بأن الله سبحانه وتعالى تدخل في هذه الحالة .. حيث كان هناك موقع دفاع جوي إسرائيلي وكان فيه من يوجه نيران الصواريخ المحمولة كتفا جهازي .. وعندما نفذت المناورة بهذه السرعة العنيفة التي ألهمني وساعدني الله علي تنفيذها .. خرجت أنا من مرمي الدفاع الجوي الإسرائيلي بينما دخلت الطائرة الإسرائيلية مكاني وأصبحت بصاروخ إسرائيلي بطريق الخطأ .. أي أنني تم إنقاذي وتدمير الطائرة الإسرائيلية في نفس الوقت .. وهذا لا يتم إلا بتوفيق وحماية من الله .. لقد آمنت من هذه الواقعة أن الله أمدنا بجنود لم نرها في حرب أكتوبر) ..

من أقوال البطل

« حسن محمد حسن »

المهندس «حسين مسعود» وحكاية نجاح الشركة القابضة لمصر للطيران

EGYPTAIR

A STAR ALLIANCE MEMBER

مراحل نمو عديدة كان أبرزها في يوليو ٢٠٠٢ عندما صدر القرار الوزاري بتحويل مصر للطيران إلى شركة قابضة ويتبعها حاليا تسع شركات تلعب دورا مكملا لبعضها البعض في صناعة النقل الجوي بمصر..



المهندس " حسين مسعود " رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولى قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه

في نقل روح أكتوبر إلى كل الشركات والقطاعات التابعة له ..

وتعتبر روح أكتوبر كلمة السر في نجاح الشركة وتحقيقها لمركز متقدم وسط شركات الطيران العالمية حتي وصل أسطولها إلى حوالي ٧٠ طائرة من مختلف الطرازات تصل بها إلى ٧٤ نقطة في ٥١ دولة إلى جانب عشرات النقاط الأخرى من خلال تحالف ستار العالمي ..

وتعد الشركة القابضة لمصر للطيران هي المحرك الرئيسي أيضا لكل عمليات التطوير في كل شركات مصر للطيران وهي تعد من أقدم شركات الطيران في العالم حيث بدأت في السبع من مايو ١٩٣٢ وقد مرت الشركة في

« من هو »

الطيار « حسن محمد محمد حسن » إلتحق بالكلية الجوية عام ٦٧ .. حيث أصر علي دخولها رغم قبوله في الكلية البحرية .. كما واجهته بعض المشاكل التي كادت تقضي علي حلمه بأن يكون طيارا .. مثل المعلم الروسي الذي أخبره بأنه لا يصلح أن يكون طيارا وأنه سيوصي بأن يقوم بالأعمال الإدارية .. هذا البطل يحمل تاريخا طويلا من العمل المتميز والأوسمة علي قممها وسام « نجمة سيناء » ..

« روح أكتوبر »

توجهت إليه في مقر عمله في صيف ٢٠٠٨ حيث يتولي رئاسة هيئة المعهد القومي للتدريب علي الطيران بإمبابة والذي تم تحويلها بعد ذلك لأكاديمية الطيران .. وبعد مشوار طويل من مطار القاهرة إليه وسط حر رمضان أصابني فيه العطش الشديد كان أول أسئلتي له : لقد أصابتنا بعض الأصوات باليأس كما فقدنا الأمل في ظل وجود بعض التصرفات السيئة من قلة من رجال الأعمال كما شاعت وسط البعض خطيئة الشماتة عند إصابتنا بكارثة فنحن الآن في حاجة شديدة لإستحضار روح أكتوبر كيف يتحقق ذلك ؟ ..



الكاتب مع البطل حسن محمد في مكتبه

بعد فترة صمت قصيرة قال الصقر « حسن » : إن روح أكتوبر عبارة عن ولاء كامل للوطن وإستعداد لبذل الدم والروح ل حمايته .. في ظل وجود هدف قومي نسعي لتحقيقه وقضية عادلة جتمعنا كلنا حولها .. فكان الهدف هو تحرير الأرض من الإحتلال وهو يعد أفضل دافع لحث الجميع لتحقيقه .. وهذه المعادلة أنتجت روح أكتوبر ولكي ننقل هذه الروح حاليا لابد من إدراك الجميع بوجود هدف قومي نتكاتف حوله وهذا ما نجحنا في تطبيقه في وزارة الطيران المدني .. وفي مطار القاهرة خاصة حيث كان هناك هدف وهو أن يظهر المطار بشكل حضاري يليق بتاريخ وسمعة مصر وليكون واجهة حضارية في أقل وقت ممكن .. وبأكبر شكل يليق بمدخل ومخرج مطار القاهرة الدولي .. وهو ما تحقق أي أن هناك إمكانية لإستحضار روح أكتوبر في كثير من المواقع والمجالات وهناك بالفعل نماذج مصرية مشرفة في العديد من الواقع علي الإعلام البحث عنها وإبرازها حتي ولو كنوع من التكرم ..

« إستعداد »

نعود إلي بداية إستعدادات القوات الجوية لشن الحرب فكيف شاهدت ذلك ؟ يقول الطيار « حسن محمد » : إن الإستعداد علي نطاق القوات الجوية كان فور الخروج من حرب ٦٧ .. والتي أصابتنا في القوات الجوية بحزن شديد .. حيث منيت القوات الجوية وقتها بهزيمة ثقيلة .. وتواكب دخولي الكلية الجوية مع الإعداد للحرب وتخرج دفعات من الطيارين القتاليين .. وكانت فترة الكلية الجوية قاسية جدا في العمل لدرجة أننا كنا لانشعر باليوم وكيف يمر ؟ .. وتم إختياري مع مجموعة من الطلبة للسفر إلي روسيا .. حيث تم تدريبنا هناك لقيادة عدة طائرات .. وكان ترتيبي الأول في نهاية التدريب علي طائرات السوخوي .. وبعد ذلك عدت وإشتركت في حروب الإستنزاف .. وكانت فترة مهمة للتدريب وبالنسبة لي كانت أول طائرة قمت بتنفيذ طلعات هجومية عليها تسمي « الجمهورية » .. ثم واصلت العمل علي طائرات السوخوي التي كانت ذات قدرة قتالية كبيرة في ضرب الأهداف الأرضية .. وانتقلت بعدها لقيادة الميج ٢١ وهي طائرة قتال جوي وهذه الطائرة الأخيرة أحببتها وهي التي خضت بها حرب أكتوبر ..

« صفات الطيار المقاتل »

من الواضح وجود شروط لابد من توافرها في الطيار المقاتل إلي جانب التدريب المكثف فكيف تم إعادة تأهيل وتشكيل الطيارين المصريين في وقت قياسي عقب الخسارة الفادحة التي منيت بها القوات الجوية في حرب ٦٧ ؟ ..

بعد أن إرتسمت تكشيرة علي وجهه لمدة دقيقة وكأنه تذكر لحظات مؤلمة .. قال الصقر : فعلا خسارة القوات الجوية في ٦٧ كانت فادحة .. ولقد وقع علينا ضغط نفسي كبير

لما ألصق بها من ظلم كبير .. لذلك كنا نتمنى أن نحارب حتي نزيل هذا الظلم فقد كنا نشعر بالمهانة عندما نري الجنود الإسرائيليين في الضفة الشرقية في القناة يتباهون والعلم الإسرائيلي مرفوعا علي سينا .. وبدأت القيادة في بناء سريع للقوات الجوية .. وكان علي رأسها الأفراد خاصة الطيار المقاتل والذي كان وقتها مثل العملة الصعبة .. ولا بد من توافر مواصفات متميزة فيه .. والطيار المقاتل أشبهه بإثنين من الكابوي يتحاربان بواسطة سلاحين نارين .. والأكثر إيماننا بقضيته التي يحارب من أجلها .. والأكثر إقتناعا وتدريباً هو الذي سيكون الأسرع في إستخدام سلاحه .. إلي جانب توافر بعض المميزات الشخصية والجسمانية والنفسية .. وهو ماتم في مجموعة الطيارين الذين تخرجوا من الكلية الجوية التي كان مديرها الطيار «حسني مبارك» .. فقد أعد أكفأ الطيارين وقتها والذين كانوا ذخيرة الضربات الجوية خلال الحرب .. ومن أجل هذا الإعداد نجح الطيارون المصريون في التفوق علي الطيار الإسرائيلي رغم إستخدامه لطائرات قتالية حديثة بها إمكانيات لا تتوفر في الطائرات التي كنا نقودها .. حيث كثفنا عمليات التدريب إلي جانب إيماننا بعدالة قضيتنا ..

« موعِد الحرب »

وعن كيف ومتي علم بقيام الحرب ؟ يقول البطل «حسن» : لقد إعتدنا علي رفع حالة الإستعداد والتدريب بقوة فترات طويلة قبل الحرب .. ولكن في الثامنة مساء الخامس



البطل حسن الثاني من اليمين بصحبة الرئيس السادات

من أكتوبر تيقنت بأن الحرب ستكون غدا وكنت وقتها أعمل رئيسا لإستطلاع السرب ٨٢ الموجود بمطار أبوحمد .. وكنت مسئولا عن تحديد الأهداف المطلوب ضربها .. وفي هذا اليوم إجتمع مع الطيارين لأشرح لهم هذه الأهداف .. وفي الساعة الثانية عشر ظهر يوم ٦ أكتوبر علمنا رسميا بموعد الضربة الجوية .. وتم توزيع المهام علينا وتحديد الأهداف المطلوب ضربها في إسرائيل .. حيث هبطت طائرة بالمطار فيها مظروف يحدد هذه المهام .. وبدأنا في عملية التلقين قبل الطيران .. ورغم ذلك إلا أننا تعاملنا مع الموقف والتعليمات التي صدرت بإعتقاد داخلي بأن ما يحدث مجرد تدريب وليس حربا .. ولم نتأكد بأن الحرب بدأت بالفعل إلا أثناء عبورنا قناة السويس في الضربة الجوية الأولى ..

« الضربة الأولى »

حول الأهداف التي قام السرب الذي شارك بضربها في الدقائق الأولى من الحرب يقول : في تمام الساعة الثانية بعد ظهرا ٦ أكتوبر .. عبرت عدة أسراب من الطائرات قناة السويس في وقت واحد .. كل مجموعة مكلفة بتنفيذ عدة مهام .. وضرب عدة مناطق في عمق سيناء لشل حركة العدو .. وإعطاء الفرصة للقوات المصرية الأخرى بعبور القناة .. وكانت مهمة السرب ٨٢ هي ضرب مركز القيادة والسيطرة أسفل تبة عالية بشرم الشيخ تسمي « أم خشيب » .. حيث خصصنا ٨ طائرات عبرت القناة في تشكيلين تمام الساعة الثانية .. وفي الثانية وال ١٥٠ ثانية وصلنا إلى موقع التبة .. رغم وجود تغيير في المعالم التي تؤدي إليها .. ولكن إعتمدت علي الخطة الملاحية .. وعندما شاهدت التبة من الجو شعرت برهبة حيث كانت أشبه بقلعة حصينة وبها مجموعة من الهوائيات الضخمة .. وأمام إرتفاع التبة وتواضع طائرة الميج ٢١ التي كنت أقودها فقدت التحكم في الطائرة للحظة لأننا كنا نحمل قنابل ثقيلة جدا .. حيث كنا نستخدم الطائرة كمقاتلة قاذفة بينما هي مقاتلة فقط .. أي أن مهمتها الدخول في إشتباكات وقتال جوي وليس ضرب الأهداف الأرضية .. حيث كانت من مهام طائرات أخرى مثل السوخوي .. وذلك في حماية طائرات الميج ٢١ القتالية ..

« أجندة الحرب »

وأمسك البطل بأجندة صغيرة رغم أنها تعود إلي عام ٧٣ إلا أنها في حالة جيدة .. ما دفعني لأسأله ماهذه الأجندة فقال : إن هذه الأجندة من الأشياء التي أعتز بها .. حيث قمت بتسجيل يومياتي خلال الحرب .. وتدوين كل الوقائع والأحداث التي شاركت فيها في نهاية اليوم .. ثم واصل الصقر حديثه حول أول ضربة جوية قائلا : عندما وصل السرب إلي تبة « أم خشيب » في شرم الشيخ أصابنا الإرتباك للحظات لضخامة الموقع وكثافة النيران التي تعرضنا لها .. وبدأت أشعر في طائرتي بأن وضعي غير مستقر .. وأنتي سوف



البطل حسن ونظرة ثقة من طائرته

أرتطم في التبة لأنني أحمل قنابل ثقيلة ولا بد من الإرتفاع لأعلي لأري الهدف وأضربه وهو ماتم .. وعندما إستعدت التحكم في الطائرة ألقيت القنابل ونفذت مناورة وخروجا سريعا من الموقع ورأيت انفجار القنابل .. وعند عودتي إلي القاعدة شاهدهت طائرات أخرى تعبر القناة في طريقها إلي سيناء لتنفيذ مهام أخرى .. كما شاهدهت الجنود يخرجون من جنوب الدفرسوار من بين الأشجار وفي أيديهم مراكب مطاطية لعبور القناة بعد نجاح الضربة الجوية الأولى ..

« أول شهيد »

وعن خسائر السرب والشهداء في الضربة الأولى يقول الطيار « حسن » : لقد تعرضت طائرتنا في الضربة الجوية الأولى لمقاومة شرسة .. ورغم ذلك نجحنا بإمتياز في تنفيذ المهام التي وكلنا بها .. وفي سربي كان الملازم أول طيار « حسين بشير عثمان » أول شهيد رغم وجود آخرين إستشهدوا في أسراب أخرى إلا أن طائرته أصيبت خلال الهجوم علي تبة « أم خشيب » .. وحاول عبور القناة والقفز بالمظلة إلا أن طائرته سقطت في المياه وإستمر عمل جميع الطيارين بجد وتفان لحماية وإسترداد أرض الوطن .. وفقدنا ٧ شهداء في نهاية الحرب وإصابة ٦ آخرين من بين ١٧ طيارا فقط .. وهذا يؤكد شدة المعارك وحرص الطيارين علي بذل الدم وتقديم الروح فداء للوطن .. حيث كنا ننفذ ما بين ٢٠ و ٢٥ طلعة

جوية يوميا .. وهذه النماذج هي مانحتاجها حاليا من أجل رفعة البلد والعبور به من كل المشاكل التي تواجهه .. كما أتذكر واقعة إستشهاد الرائد « عبدالسميع » المسئول عن إزالة الألغام في مطار أبوحمام .. عندما فقد فصيلتين من رجاله لإزالة مجموعة من الألغام ألغها العدو علي الممر .. وعندما حذرناه من الإقتراب من الألغام رفض الإستماع إلينا وأصر علي التوجه بنفسه إليها قائلا: لابد من أن أعطي تماما بأن الممر أصبح جاهزا لإقلاع الطائرات .. ولكن القنبلة كانت حالتها خطيرة جدا وإنفجرت فيه وأستشهد .. لقد ضحي بنفسه من أجل المساعدة في تنظيف ممر الطائرات .. إنها نماذج مصرية آمنت بعدالة قضية مصر ..

« بطولات »

وعن أروع البطولات التي سطرها صقور مصر خلال الحرب .. يقول البطل « حسن » : هناك بطولات عديدة سطرها أبناء مصر في مختلف الأفرع والأسلحة .. ولكنني عايشة العشرات منها في سرب ٨٢ الجوي .. أذكر منها الملازم طيار « نجيب » الذي أصيب زجاج كابينة طائرته عند تنفيذ ضرب تبة « أم خشيب » بسيناء .. والذي أدي إلي إصابته أيضا إلا أنه رفض القفز منها وأصر علي الطيران بها حتي وصل إلي القاعدة .. كما أن الطيار الشهيد « بسيوني » عندما قفز من طائرته أصر علي التوجه إلي القاعدة دون إجراء الكشف الطبي عليه في مثل هذه الظروف .. وأصر علي المشاركة في الحرب حتي أستشهد يوم ١٩ أكتوبر أي بعد خمسة أيام فقط من إنقاذه من حادث طائرته .. إلي هذه الدرجة كان أبناء مصر يحرصون علي التضحية بأنفسهم .. وعلي الأجيال الجديدة أن تتعلم منهم وتقدرهم لأن هذه الدماء الشريفة هي التي حافظت علي دماء الأجيال الجديدة ..

« أسوأ اللحظات »

الكثير من شبابنا لم يشعر بالأجواء التي سادت وقت الحرب خاصة وسط من عاشها .. فسألته عن المشاعر التي سادت وسط الطيارين .. وأسوأ اللحظات التي عاشها خلال عمليات الحرب يقول الطيار « حسن » : إن الحرب هي الحرب ولا يشعر بها إلا من إشتراك بها .. ومن الصعب أن أنقل إحساسنا وقت الحرب لأنه إحساس يشمل إنفعالات رهيبه في ظل التعرض لتغيرات سيكولوجية طبقا للتحرك في الحرب .. حيث نجد في بداية الحرب شعورا قويا لدي كل الناس من أجل الإشتراك في الحرب .. وعندما يتذوق الناس طعم الموت نجد أن المشاعر تختلف كما تختلف قدرة الناس .. وهناك من يتغلب علي هذه الفترة وتتحول إلي إحتراف ثم يقدمون طاقة كبيرة .. وهناك البعض الذين تضعف إمكانياتهم ويقل مجهودهم .. وأي فرد يدخل الحرب لابد أن يمر بهذه الفترات .. أما أسوأ

لحظات الحرب فكانت في ١٠ أكتوبر عندما هاجمت ٨ طائرات فانتوم و ٤ طائرات ميراج إسرائيلية مطار أبوحمد وتلغيم الممر بعدد كبير من القنابل التي تنفجر بمجرد الإقتراب منها .. وعند قيام فريقين متخصصين بإزالة الألغام للتعامل معها انفجرت فيهم مما أدى إلي إستشهادهم .. ولكننا علمنا بعد ذلك بأن الألغام يتم تفجيرها بمجرد الإقتراب منها بحوالي أربعة أمتار .. فتم التعامل معها من خلال قذفها بقذائف مما أدى إلي تفجيرها وتنظيف الممر وإستئناف إقلاع الطائرات التي كانت موجودة في دشمة حصينة خلال الهجوم الإسرائيلي ..

” معارك الميج ٢١ والميراج ”

وعن بداية الإشتباك الجوي مع طائرات العدو بعد تدمير وتنفيذ معظم المهام التي كلف بها السرب ٨٢ يقول الطيار « حسن » : لقد شهدت حرب أكتوبر أشد وأكبر صراع بين طرازي الميج ٢١ التي كانت في سري والميراج الإسرائيلية .. وكان أول إشتباك جوي بيننا في ١٦ أكتوبر .. حيث طلبت القيادة منا في الخامسة والنصف صباحا تنفيذ طلعة معونة للقوات البحرية .. حيث كانت تقوم عدة زوارق صواريخ إسرائيلية بالإشتباك مع قطعنا البحرية في مياها الإقليمية قرب الإسكندرية .. وكانت مهمتنا ضرب الزوارق



البطل حسن الثاني من اليمين وسط مجموعة من الشهداء الأبطال

التي لم تصب في الإشتباك قبل هروبها من مياها الإقليمية .. وأقلعت بصحبة ثلاث طائرات وكانت الرؤية سيئة بسبب إنتشار الضباب .. وعند وصولنا للبحر شاهدت زورقا وقمنا بضربه .. وفي ١٧ أكتوبر علمنا بوجود طائرات ميراج إسرائيلية تشتبك مع طائراتنا في المنصورة .. وذلك عند قيامنا بالطيران فوق بورسعيد .. وشاهدنا الطائرات الإسرائيلية بالقرب منا بإرتفاع ٢ كم .. وكنت برفقة طائرة زميلي « خميس » وكان محشورا وسط طائرتي ميراج فدخلت أمام الطائرة التي تطير خلفه لأصبح أنا هدفا سهلا للطائرة الإسرائيلية .. بينما تم إعطاء الفرصة لخمس بالتعامل مع طائرة العدو التي أمامه فأسقطها وعاد من فرحته إلي مطار أبوحماد بينما تركني والطائرة التي كانت خلفه وأصبحت خلفي بما وضعني في موقف سيء .. فإضطرت إلي المناورة بطائرتي لتضليل طائرة الميراج الإسرائيلية حتي وصلنا إلي بحيرة البردويل .. وهنا إتصل بي الموجه الأرضي « محمد الطباخ » الذي ذكرني بكمية الوقود الموجودة بطائرتي .. وطلب عودتي إلي القاعدة تاركا الطائرة الإسرائيلية .. حيث كبدا الطائرات الإسرائيلية في هذا اليوم خسائر كبيرة ..

« حماية الله »

وعن اللحظات التي شعر فيها بتوفيق الله وحمايته يقول الطيار « حسن محمد حسن » : إنها لحظات عديدة معي ومع غيري .. وهناك عدة وقائع عشتها أبرزها ماحدث يوم ١٨ أكتوبر .. حيث أقلعت مع ثلاث طائرات بقيادة زملائي خمسين وغرباوي وهنداوي لتدمير جمعات دبابات في ١٠ كم شرق الدفرسوار .. وبعد إقلاعنا أطلع تشكيل آخر وفور الإقلاع مباشرة شاهدت طائرة ميراج إسرائيلية يميني .. وعندما أبلغت قائد التشكيل بمشاهدتي للطائرة أبلغني بأن أستمر في مهمتي .. وعندما وجدت أنني سأصبح طعما للميراج إنتظرت حيث أنه كان يتبقي لي حوالي ١٥ كم حتي أصل للموقع المطلوب ضربه .. وعندما أصبح بيني وبين الموقع ٧ كم فقط وجدت الميراج في وضع أفضل مني بمايشكل خطورة علي .. وبسرعة قررت أن أقذف القنابل من وضع التسلق بعد الصعود إلي أعلي بالطائرة في حركة عنيفة .. وبينما أرتفع بمقدمة الطائرة مستغلا سرعتها والحمل الزائد للقنابل فتنطلق هذه القنابل في إتجاه الهدف .. وأكملت هذا الوضع للطائرة بمناورة برميلية حتي أتعامل مع الميراج .. ولكن حدثت المفاجأة حيث وجدت زميلي هنداوي يقول لي : الله ينور عليك يا فندم أنت طلعت الميراج أمامك وضربتها حيث انفجرت طائرة العدو .. ولقد شعرت بأن الله سبحانه وتعالى تدخل في هذه الحالة .. حيث كان هناك موقع دفاع جوي إسرائيلي .. وكان فيه من يوجه نيران الصواريخ المحمولة كتفا تجاهي .. وعندما نفذت المناورة بهذه السرعة العنيفة التي ألهمني وساعدني الله علي تنفيذها

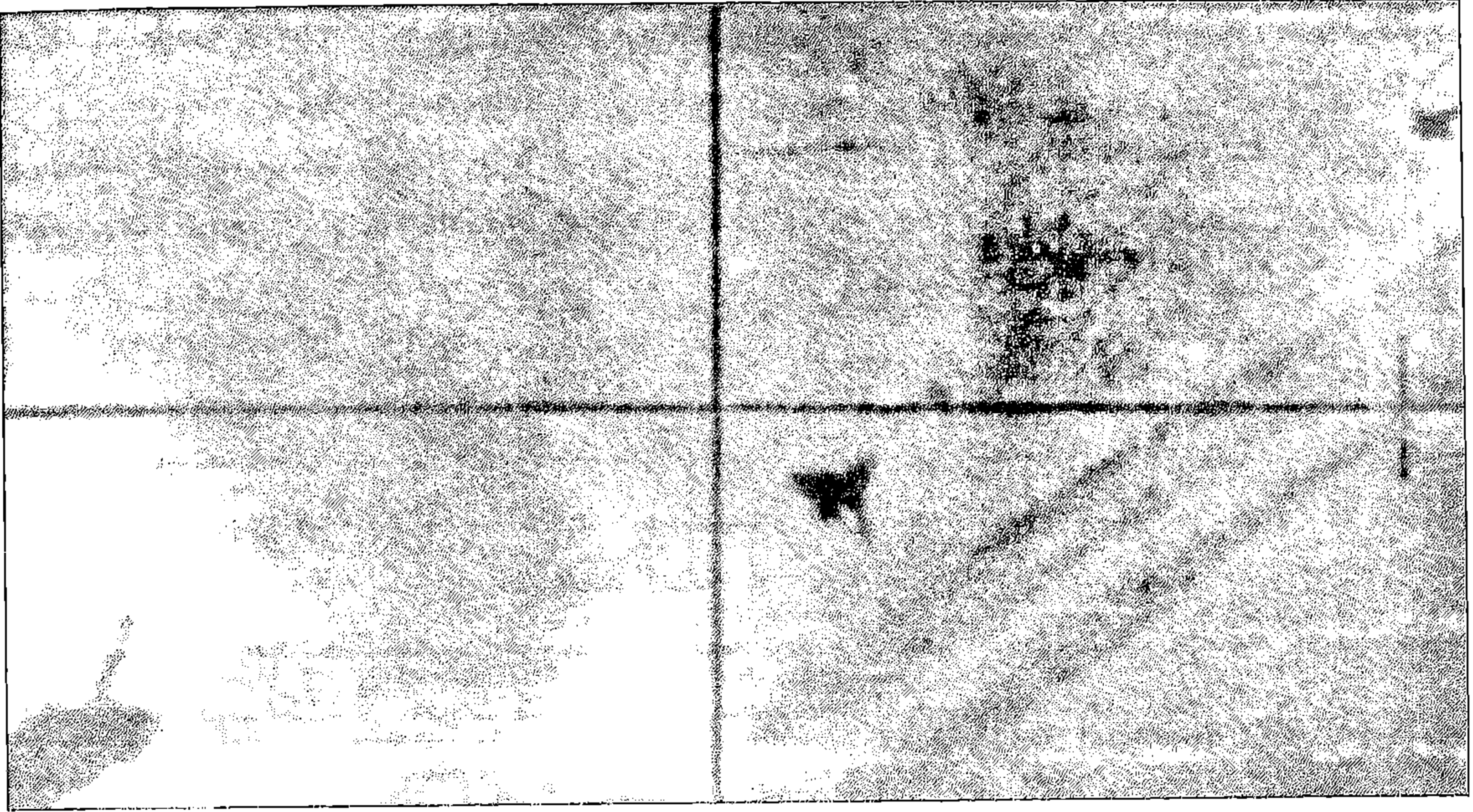
خرجت أنا من مرمي الدفاع الجوي الإسرائيلي بينما دخلت الطائرة الإسرائيلية مكاني وأصيبت بصاروخ إسرائيلي بطريق الخطأ .. أي أنني تم إنقاذي وتدمير الطائرة الإسرائيلية في نفس الوقت .. وهذا لا يتم إلا بتوفيق وحماية من الله .. لقد آمنت من هذه الواقعة أن الله أمدنا بجنود لم نرها في حرب أكتوبر ..

« المنافسة للإستشهاد »

عن أهم القيم التي شاهدها خلال الحرب ولعبت دورا كبيرا في النصر قال : إنها التنافس علي الإستشهاد وبذل الروح والدم .. في ١٩ أكتوبر تم تكليف السرب بضرب معبر الدفرسوار ويومها جاء النقيب « محمد خليل » إلي قائد اللواء وقال له : مش كل طلعة يطلع فيها « حسن » أنا سأطلع هذه الطلعة .. وبالفعل أقلع « محمد خليل » مع زميلي « بسيوني » وبعد التنفيذ أستشهد بسيوني بينما أصيب « محمد » .. وهذه الروح كانت تميز نصر أكتوبر .. حيث كنا نشعر بحلاوة الإنتصار وإسترداد الحق وحرير الأرض من مغتصبها ..

« المناورة الأخيرة »

بعد لحظات من الصمت وكأنه إشتاق للشهداء بعد ٣٥ عاما فتح البطل الأجندة التي سجل فيها يومياته في حرب أكتوبر .. ثم إستطرد قائلا : في صباح ٢١ تم تكليفنا بمهمة أخرى لمعبر الدفرسوار .. وأثناء ذلك قام زميلي « ممدوح الملط » بإسقاط طائرة ميراج إسرائيلية .. بينما أصيب بنيران طائرة أخرى ولكنني طاردها وقمت بإسقاطها عند عودتي للمطار شاهدت ثلاث طائرات ميراج إسرائيلية خارجة من إشتباك مع طائرات أنشاص فإشتبكت معها لمدة ثلث ساعة بالقرب من السويس .. وعندما أخذت إحدى هذه الطائرات وضعا أفضل وأصبحت تشكل ضغطا علي تركتها الطائرتان الأخريان وإستمر إشتباكي معها فترة طويلة .. حيث كان قائدها ماهرا جدا وأشك أنه كان من جنسية أخرى لأن مهارته لم أجدها في الطيارين الإسرائيليين الذين إشتبكت معهم .. ولكي أحسم الموقف لي قمت بإستخدام مايسمي « المناورة الأخيرة » ويتم من خلالها إستخدام تكتيك معين في الطائرة لضرب الهدف .. وبتوفيق الله إستطعت الدوران بالطائرة في محور عرضي كامل بدلا من التحرك للأمام .. وعندما أنهيت هذه الحركة أصبحت أسفل الطائرة الميراج الإسرائيلية مباشرة ولم يشاهدني الطيار رغم تحركه يمينا ويسارا لرؤيتي .. وإضططر الطيار لأن ينزل بطائرته للأمام ليهرب مني لأنها ثقيلة نسبيا وكان هذا الوضع هو المثالي بالنسبة لي ففتحت عليه النار بالمدفع وتدميره ..



مقاتلات مصرية تهاجم أحد المواقع الاسرائيلية

” مبارك ونجمة سيناء“

وعن لحظة تكريمه علي مجمل أدائه في الحرب وإسقاطه العديد من الطائرات وتدمير معظم الأهداف التي كلف بها يقول الطيار »

حسن« : تعد نجمة سيناء التي حصلت عليها أعلي أوسمة الحرب .. حيث فوجئت في أحد أيام ١٩٧٤ بقائد القوات الجوية اللواء طيار» محمد حسني مبارك« يطلب مني الحضور إليه في مكتبه مرتديا الزي الميري .. وكنت وقتها نقيب طيار وعندما دخلت عليه قال لي : يا حسن أنا اخترتك للحصول علي نجمة سيناء غدا في مجلس الشعب .. وتأكد بنفسه من مظهري العام ليؤكد دوما الدقة والإتقان والإلتزام وكان لي الشرف أن أتقلد هذه النجمة العالية ممثلا لطيار القوات الجوية في ٢٢ فبراير ٧٤ وبعد حفلة مجلس الشعب إستدعاني قائد القوات الجوية اللواء طيار » مبارك« في بهو المجلس وربت علي كتفي قائلا : ألف مبروك يا أبوعلي الطريق طويل ودي بداية ..

ولقد تذكرت وقتها أول درس تعلمته منه عندما كان مديرا للكلية الجوية .. وعند إستعراضه للطابور شاهد ذراعي غير مفرودة كما ينبغي لفت إنتباهي لذلك وإقترب مني جدا أثناء سيرنا وظل يتحدث إلي عن ضرورة الإلتزام بالقواعد العسكرية حتي في طابور السير وهيئة الجسم أثناء السير .. لذلك كان أهم شيء تعلمته في الكلية الجوية

هذا الإنضباط القوي والصارم والإهتمام بصغائر الأمور وبنفس أهمية الأشياء الكبيرة والدقة والإتقان في العمل .. ولقد وجدته عندما كان قائدا للكلية الجوية أو قائدا للقوات الجوية مستمعا جيدا ويتخذ القرار المناسب بعد التفكير والتدبير وطبقا للمعلومات المتوفرة ..

» السيرة الذاتية «

الإسم : الطيار» حسن محمد محمد حسن «

المنصب الحالي : رئيس مجلس إدارة هيئة المعهد القومي للتدريب علي الطيران

تاريخ التكليف : ٩ سبتمبر ٢٠٠٤ تاريخ الميلاد ٢٢ يناير ١٩٥٠

الحالة الإجتماعية : متزوج وله ثلاثة أبناء

الهوايات : القراءة وممارسة رياضة الإسكوش

المؤهلات العسكرية :

١- بكالوريوس الطيران والعلوم العسكرية – الكلية الجوية عام ٦٩

٢ - دبلوم المقاتلات القاذفة للطيارين المقاتلين من روسيا عام ٧٠

٣- الأمن الحربي والخبرات الحربية من إدارة الإستطلاع ٧٤

٤ - بكالوريوس إدارة الأعمال من جامعة المنصورة عام ٧٩

٥ - إجازة طيران خط تجاري من هيئة الطيران المدني عام ٧٩

٦ - أساليب وطرق التدريس الفنية من أمريكا ٨٣

٧ - التحكم في الأسلحة الجوية أمريكا ٨٣

٨ - دبلومة اللغة الإنجليزية من أمريكا عام ٨٤

٩ - طيار خط جوي من المنظمة الفيدرالية للطيران الأمريكي ٨٤

١٠ - دبلومة عليا في الإتصالات السلوكية من هيئة الإتصالات ٨٥

١١ - قائد للطائرة طراز بوينج ٧٠٧ مصر للطيران باريس ٨٥

١٢ - دورات حاسب آلي من جامعتي القاهرة وعين شمس ٨٨

١٣ - دبلومة عليا لإدارة تخطيط الأعمال جامعة عين شمس ٨٨

-
- ١٤ - رئيس إستطلاع القوات الجوية عام ٩٣
 - ١٥ - مدرس طيران أكاديمية الطيران والقوات الجوية عام ٢٠٠٠
 - ١٦ - برنامج القادة التنفيذيين للطيران المدني - سنغافورة ٢٠٠٢
 - ١٧ - التنمية البشرية من معهد آي آر في دبي ٢٠٠٥
 - ١٨ - درجة الماجستير في إدارة الأعمال - ج رين بفرنسا ٢٠٠٧
 - ١٩ - يدرس حاليا للحصول علي الدكتوراة من جامعة ويستبروك بكندا ..

المناصب الرئيسية التي تولاها الصقر " حسن محمد حسن"

- ١ - نائب رئيس شعبة التفتيش الجوي عام ٩٣
- ٢ - رئيس إستطلاع القوات الجوية عام ٩٤ ..
- ٣ - نائب رئيس إدارة التدريب بالقوات الجوية ٩٧
- ٤ - مدير مركز البحث والإنقاذ لمنطقة الشرق الأوسط ٩٨
- ٥ - مدير الأكاديمية الجوية بمصر ٩٩
- ٦ - رئيس شعبة التدريب الجوي عام ٢٠٠١
- ٧ - مستشار وزير الطيران لشئون مبني الركاب رقم ٢ بمطار القاهرة ٢٠٠٢ ..
- ٨ - رئيس مجلس إدارة شركة ميناء القاهرة الجوي عام ٢٠٠٢
- ٩ - رئيس مجلس إدارة هيئة المعهد القومي للتدريب علي الطيران عام ٢٠٠٤ ..

» الأوسمة «

- ١ - أعلي وسام وهو « نجمة سيناء » ..
- ٢ - وسام الشجاعة ..
- ٣ - وسام تحرير سيناء ..
- ٤ - وسام الخدمة العسكرية والقدوة الحسنة
- ٥ - ميدالية ٦ أكتوبر
- ٦ - نوط الواجب العسكري
- ٧ - ميدالية العيد العشرون لثورة يوليو ٥٢



الفصل السابع

الطيار البطل

”مدوح محمد حشمت“

(بعد هذا العطل الخطير في طائرتي دعوت الله وجاءني توفيقه .. خاصة وأن هذه الطائرات يستحيل أن تهبط بهذا العطل .. ولم يكن أمامي إلا القفز منها وتدمير الطائرة الوحيدة لدي مصر .. وبعد صراع مع الزمن فقدت خلاله أي مساعدة ملاحية من المطار بعد تعطل اللاسلكي .. استجمعت كل طاقتي ودعوت الله أن يوفقني إما بالهبوط بسلام أو بالشهادة التي لم أفز بها خلال حرب أكتوبر .. وبعد لحظات صعبة إسترجعت خلالها شريط حياتي تمكنت من الهبوط بالطائرة مما يمثل معجزة .. وأصيبت الطائرة ببعض التلفيات تم إصلاحها وعادت مرة أخرى للخدمة ولمدة طويلة) ..

من أقوال البطل

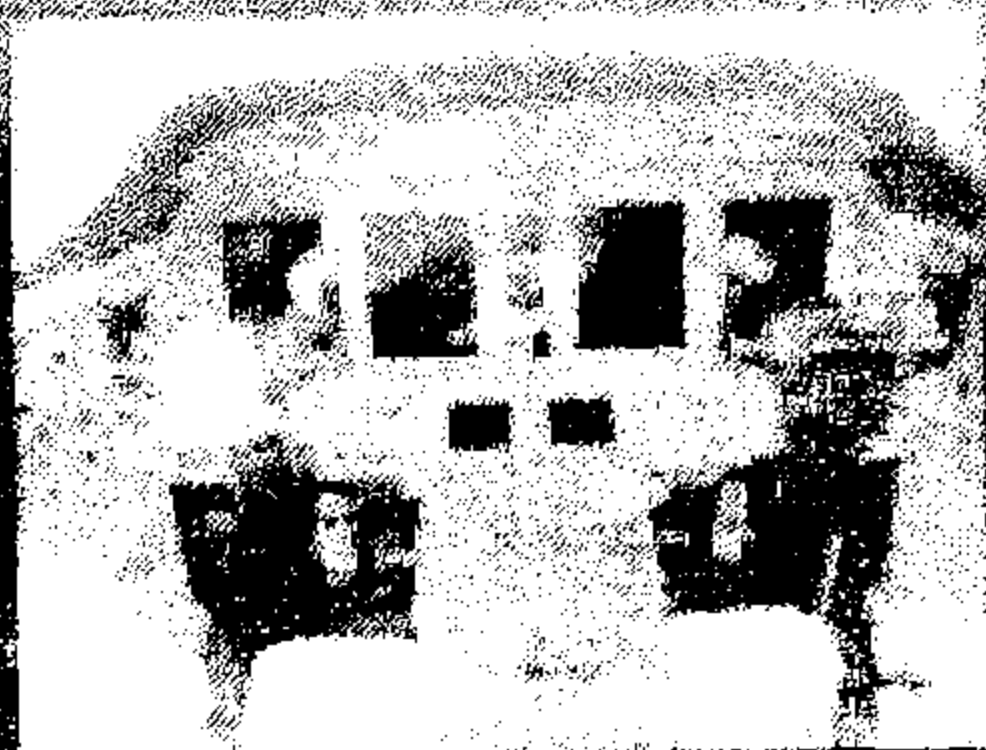
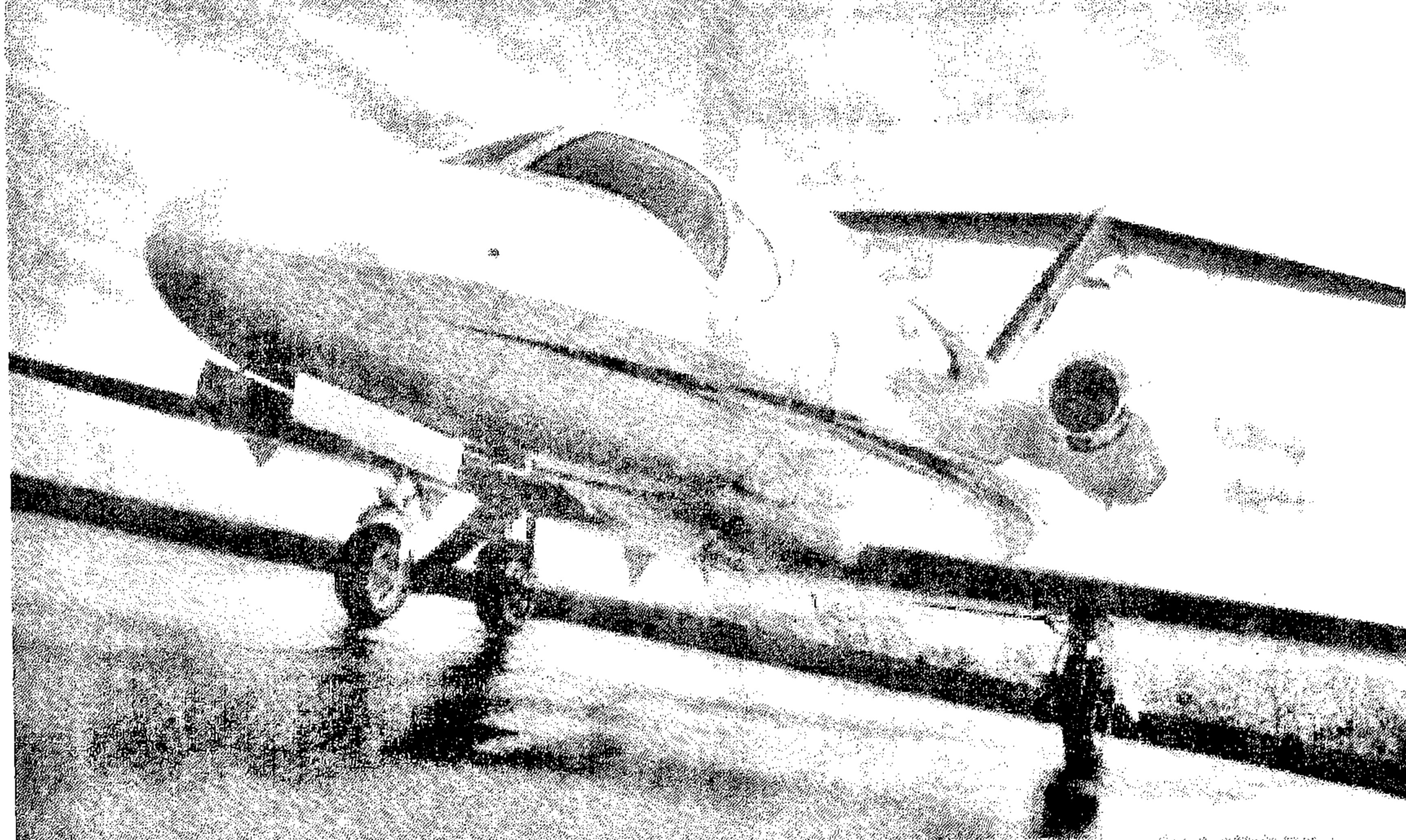
”مدوح حشمت“ ..





EGYPTIAN AVIATION ACADEMY

Centre of Excellence



MFC
Military Flying College



ATCC
Air Traffic Control College



CAMTC
Civil Aviation Management
Training College

www.eaaegypt.com

« من هو »

الطيار البطل « مدوح محمد حشمت » تخرج من الكلية الجوية عام ٦٥ .. بدأ عمله علي أسراب المقاتلات ثم إنتقل إلي قسم الإستطلاع وخاض الحرب وهو برتبة رائد كقائد ميغ ٢١ إستطلاعية وقام بتنفيذ عدة طلعات كان أهمها وأخطرها لكشف إمكانيات العدو في الثغرة حيث حلق فوقها علي إرتفاع ٣٠ مترا .. كما عرض حياته للخطر عندما تعرضت طائرة إستطلاع متطورة ووحيدة في القوات الجوية كان يقودها لعطل كبير .. ورفض القفز منها وهبط بها بسلام في أول واقعة من نوعها .. إنه مثل مشرف لكل وطني غيور سنعرض تفاصيل كل ذلك في السطور القادمة ليأخذ شبابنا منها العبرة والقدوة » ..

« روح رمضان »

عندما إتصلت بالصقر للقاء معه أخبرني أنه في نادي الشمس الرياضي يمارس الرياضة



البطل مدوح حشمت مع الكاتب في حديقة نادي الشمس

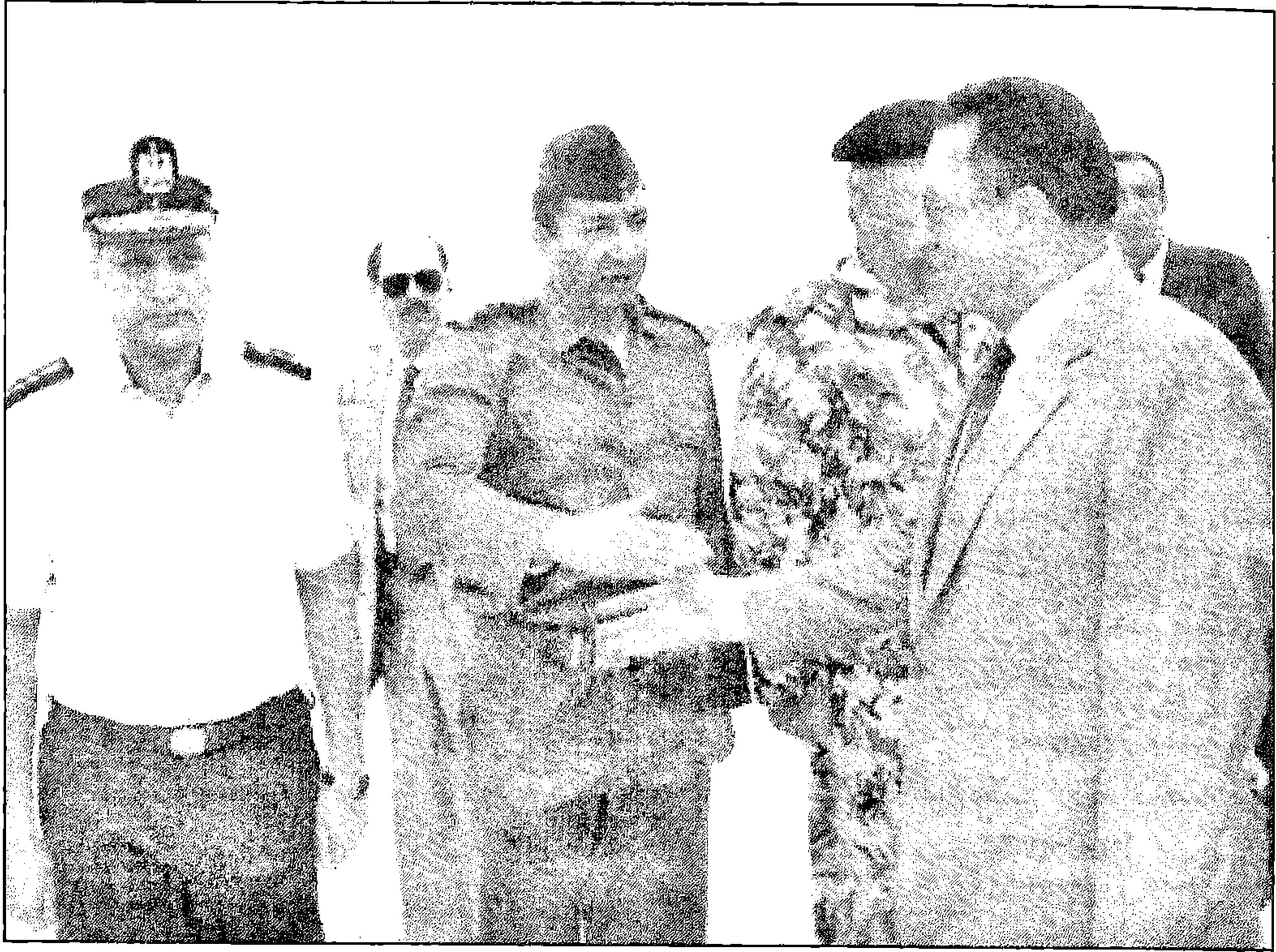
رغم أننا في شهر رمضان .. وعندما ذهبت إليه إستقبلني علي بوابة النادي .. وجلسنا في إحدى حدائق النادي .. ولأننا في شهر رمضان بادرته بسؤالي الأول عن أثر رمضان في الحالة المعنوية للطيارين عندما قامت الحرب في ١٠ رمضان فقال : إن أبناء مصر بطبيعتهم يعطون للدين كل إهتمام ويلتزمون بأوامره خاصة في الظروف الصعبة .. وعندما جاء رمضان عام ٧٣ كنا في حالة من الإستعداد المرتفع بداية من ١٥ سبتمبر .. وإستمر الطيارون في حالة صوم حتي ٥ أكتوبر .. حيث جمعنا قائد اللواء بقاعدة أنشاص الجوية حيث كنا نعمل وطلب منا الإفطار .. وعلمنا بوجود شيء قريباً ولم يتأكد موعد قيام الحرب إلا في صباح ١٦ أكتوبر .. عندما علمنا بغلق مطار القاهرة أمام حركة الملاحة الجوية وتجهيز الطائرات المقاتلة بالأسلحة والقذائف .. ورغم إفطارنا إلا أن الجو الإيماني وقربنا من الله كان دافعا قويا لبذل الجهد والعرق .. وكان لدينا إستعداد كبير لتقديم روحنا فداء للوطن ..

” طرد الخبراء الروس ”

عن ملامح الإستعداد للحرب يقول الصقر « ممدوح حشمت » : إن الإعداد شمل كل الأوجه والقطاعات وعقب حرب ٦٧ مباشرة .. كانت من أهم مراحل الإعداد هي الخطوة التي قام بها الرئيس « السادات » عندما طرد الخبراء الروس .. وكنت وقتها في قاعدة غرب القاهرة وكان يتركز بها عدد من الروس .. ورغم أنني وزملائي تعلمنا الكثير من الروس إلا أننا فرحنا جدا بطردهم .. لأنه في الوقت الذي يقومون فيه بتدريبنا كانوا يحرصون علي إصابتنا باليأس والإحباط .. إلي جانب رفضهم القيام بأي طلعات تدريبية منخفضة حتي لا يتعرضون للخطر .. إلي جانب أنهم سيكونون عاملا معوقا لنا خلال الحرب .. حيث سيرفضون القيام بأية طلعات حتي لا يفقدون حياتهم في قضية لا تهمهم ولا يؤمنون بها .. وعقب هذه الخطوة إرتفعت الروح المعنوية وسط الطيارين .. وأصبحوا في حالة نفسية طيبة حيث كنا في حالة إستعداد تام لبذل الدم والروح في أي وقت لتحرير الأرض ..

” خداع العدو ”

وعن أول مهمة شارك فيها خلال الحرب قال الصقر « ممدوح » : كانت أول مهمة في الساعة الحادية عشرة من صباح ٦ أكتوبر .. حيث نفذت طلعة جوية إستطلاعية علي الضفة الغربية للقناة في إطار حرب الخداع .. حيث كنا ننفذ هذه الطلعة بشكل روتيني بمراقبة الإسرائيليين .. وبعدها إنطلقت طائراتنا المقاتلة في الثانية ظهر نفس اليوم وعبرت القناة لتنفيذ الضربة الجوية الأولى .. ثم نفذت طلعة أخرى في ٩ أكتوبر وعلي إرتفاع عالي وبكاميرا تصوير مائلة لتصوير آبار البترول علي الضفة الشرقية من



القائد البطل يصفاح مدوح حشمت

خليج السويس للتأكد من وضع الآبار هناك .. ومعرفة التحركات الإسرائيلية فيه .. وماذا يعدون عند محاولة الهجوم عليها وإستردادها ؟ .. حيث كانت لدينا مخاوف من قيامها بتفجيرها وتدميرها في حالة تعرضها لهجوم لتحرير الآبار ..

« إستطلاع الثغرة »

بعد فترة رد خلالها الصقر علي ثبة عدد من أعضاء النادي .. سألته عن أهم طلعة نفذها خلال الحرب فقال بدون تردد : إنها كانت في ١٦ أكتوبر وأحدثت قحولا كبيرا في الحرب .. حيث نجحت في الحصول علي معلومات جديدة ومهمة .. حيث طرت بطائرة ميغ ٢١ مزودة بكاميرا حساسة جدا .. وعبرت القناة بإرتفاع منخفض حوالي ٣٠ مترا بداية من الثغرة في الدفرسووار وحتى منطقة الطاسة التي تبعد ٤٥ كم عن القناة في عمق سيناء وتحتوي علي مركز قيادة العدو .. ورغم المقاومة الشرسة من مضادات الدفاع الإسرائيلية إلا أنني تمكنت من العودة محملا بنتائج رهيبة من أهمها تصوير كوبري

إسرائيلي معد لتحريكه علي إطارات بلاستيك من نقطة تبعد عن القناة بحوالي ٨ كم إلي تل سلام في اتجاه الدفرسوار .. وتم من خلال الصورة تحديد طوله وكان ١٩٦ مترا .. وكانت هذه المرة الأولى التي نعلم ونري هذا الكوبري إلي جانب تحديد نوعيته حيث كانت الكباري وقتها عبارة عن « بلاطين » في سيارات تفرد عند وضعها علي المياه ..

أما النتيجة الثانية التي خرج بها الصقر خلال طلعتة الخطيرة فيقول عنها : عبارة عن تصوير ثلاثة مواقع تسمي بنقاط جميع قتلي وجرحي وكانت واضحة جدا ومن خلالها تمكنا من حصر عدد القتلي الإسرائيليين فيها وبلغ عدد الجثث حوالي ٥٠٠ جثة وتم نشر هذه الصور في ٢٠ أو ٢١ أكتوبر بمجلة المصور ونقلتها عنها وسائل الإعلام العالمية .. أما النتيجة الثالثة التي حققتها الطلعة فكانت تصوير بطارية مدفعية ١٧٥ مم وكنا لأول مرة نري هذه البطاريات في حالة إشتباك .. كما صورت أعدادا كبيرة من سيارات اللوري حول مركز الطاسة .. وفور عودتي للقاعدة تم تحليل الصور وإرسال عدد من طائرات السوخوي وميج ١٧ قتالية تعاملت مع هذه المواقع .. وتواصلت عمليات الإستطلاع طوال الحرب .. حيث لعبت دورا كبيرا خلال الحرب كما لعبت دورا أكبر خلال حرب الإستنزاف لأننا كنا نتابع حركات وتجهيزات العدو لحظة بلحظة .. ومعرفة اخر وضع لهم خاصة في النقاط والتحصينات القوية وبشكل أسبوعي .. ولم يوجد جندي واحد خلال الحرب إلا وكانت معه صور واضحة للمواقع التي سيهاجمها خلال العمليات ..

« مفاجأة سيئة »

أما عن اللحظة السيئة التي شعز بها خلال الحرب فيقول الطيار البطل « مدوح حشمت » : إن الحرب كانت لحظة طالما إنتظرناها وكانت روحنا عالية جدا .. ولكن فوجئت بشيء سيء كان مفاجأة لي عندما عبرت القناة خلال عملية إستطلاع الثغرة السابقة شاهدت عددا كبيرا من القوات والدبابات الإسرائيلية إلي جانب عدد كبير من المدرعات والمدفعية علي المحور بين الجيشين .. وكانت حوالي لواعين مدرعين .. كما أنني عشت لحظات حزن عندما فقدت زميلي في السرب الملازم أول « طارق حمدي » الذي طار بصحبة طائرة أخرى لإستطلاع المحور الشمالي مع القنطرة حتي الشمال الشرقي وبطول ٣٥ كم .. إلا أن الطائرتين تعرضتا لهجوم مكثف من الدفاعات الإسرائيلية أدي إلي سقوط طائرتيه .. وهذا الحادث أدي إلي تغيير في التكتيك حيث تم إقتصار عملية الإستطلاع علي طائرة واحدة بدلا من طائرتين ..

« إنقاذ الطائرة الوحيدة »

وعن أصعب لحظة عاشها علي طائرتيه قال الصقر : من الغريب أن أصعب لحظة كانت بعد حرب أكتوبر في عام ٨١ .. وهذه الواقعة أكدت أن روح أكتوبر مازالت موجودة بداخلنا

.. حيث كنا في يوم جمعة وإنتهى الفنيون من فحص وتفتيش طائرة إستطلاع من طراز ميغ ٢١ .. وكانت الوحيدة من نوعها في القوات الجوية .. حيث صنعها الإتحاد السوفيتي مخصصا لمصر بعد أن وضعت الكاميرا في مقدمة الطائرة .. وكان من المهم القيام بطلعة اختبار للطائرة قبل إنضمامها للخدمة .. وعند إجراء عمليات الإختبار بواسطة القيام بمناورات للتأكد من سلامة كل أجهزتها خاصة أجهزة التحكم والقيادة .. فوجئت بحدوث إنهيار في دورة الهيدروليك حيث انفجرت وحدث تسرب كبير في الزيت وأضيئت إشارات التحذير .. وقمت باتخاذ الإجراءات الخاصة إستعدادا للهبوط .. وعند إنزالي إطارات الطائرة



صورة التقطها البطل بطائرته لقتلي العدو في سيناء

فوجئت بعدم نزول الإطار الأيسر .. وأصبحت في مشكلة خطيرة جدا تهدد حياتي .. وكان يتواجد وقتها اللواء طيار «نبيل شكري» رئيس شعبة التدريب في القوات الجوية بالمطار .. وعندما شاهد الوضع أبلغني بواسطة

اللاسلكي بضرورة قفزي من الطائرة لإنقاذ حياتي حيث من الحال الهبوط بالطائرة في هذا العطل .. وإزداد الوضع سوءا عندما تعطل اللاسلكي وإنقطع الإتصال مع برج المراقبة ..

« توفيق من الله »

وهنا إنطلق صوت مؤذن مسجد نادي الشمس المجاور للبوابة الرئيسية بأذان الظهر فسكت الصقر وطلب التوقف لنؤدي الصلاة فتوجهنا سريعا إلى المسجد وأنا في حالة شغف شديد لمعرفة ماذا حدث له في هذا الموقف ؟ .. وبعد ٢٠ دقيقة وفور خروجنا من المسجد لم أنتظر العودة إلي موقعنا فسألته ماذا فعلت ؟ فقال : لم أفعل شيئا .. ولكن ما حدث هو توفيق من الله .. حيث أن هذه الطائرات يستحيل أن تهبط بهذا العطل .. ولم يكن أمامي إلا القفز منها وتدمير الطائرة الوحيدة لدي مصر .. وبعد صراع مع الزمن

فقدت خلاله أي مساعدة ملاحية من المطار بعد تعطل اللاسلكي .. إستجمعت كل طاقتي ودعوت الله أن يوفقني إما بالهبوط بسلام أو بالشهادة التي لم أفز بها خلال حرب أكتوبر .. وبعد لحظات صعبة إسترجعت خلالها شريط حياتي تمكنت من الهبوط بالطائرة مما يمثل معجزة .. وأصيبت الطائرة ببعض التلفيات تم إصلاحها وعادت مرة أخرى للخدمة حتى اليوم ..

« مبارك القائد »

وعندما سألته عن ذكرياته مع القائد الطيار « حسني مبارك » إبتسم وقال : لقد عشنا تحت قيادته أياما عظيمة .. وكان نعم الراعي لرعيته .. وكان يعاملنا معاملة الأستاذ لتلاميذه .. وعندما كان رئيسا لأركان القوات الجوية كنا كسرية إستطلاع نتعامل معه مباشرة .. وكان حريصا حتى بعد قيادته للقوات الجوية علي المرور علي كل التشكيلات والتحدث معنا لمعرفة طلباتنا ومشاكلنا وحلها وتوفير كل سبل الراحة .. وكان حريصا علي الحفاظ علي كرامة أبنائه من الطيارين .. وكان يتابع بشكل دقيق كل تفاصيل العمل ويحرص علي الإطمئنان علينا وعلي معنوياتنا ومدي توفر الإمكانيات للتدريب بشكل مستمر .. ويزرع فينا الجدية في العمل .. وهذا الإهتمام المكثف دفعنا لبذل الجهد والعرق والدم .. حيث كانت قادتنا قدوة لنا وتطبق علي نفسها ماتطلبه منا وكانت روح الجميع عالية نأمل أن يتعلم شبابنا من هذه الفترة خاصة في ظل الهجمة الشرسة التي تواجهها مصر من البعض ..

« السيرة الذاتية »

الإسم : مدوح محمد حشمت

تاريخ الميلاد : ٢٣ / ١٠ / ١٩٤٥ ..

الحالة الإجتماعية : متزوج ولديه ولد وبنت ..

خريج الكلية الجوية عام ٦٥ - دفعة ١٦ جوية

المناصب التي تولاهها

١ - أسراب المقاتلات

٢ - سرب الإستطلاع

-
- ٣ - قائد سرب إستطلاع ..
 - ٤ - قائد لواء إستطلاع .
 - ٥ - رئيس فرع إستطلاع جوي .
 - ٦ - قائد المنطقة الجوية الغربية .
 - ٧ - رئيس شعبة الملاحة الجوية .
 - ٨ - أركان حرب من كلية القادة والأركان عام ٨١
 - ٩ - الكلية العليا للحرب الجوية من باريس ٨٣
 - ١٠ - ملحق عسكري لمصر في الهند من ٨٨ - ٩٠
 - ١١ - بكالوريوس تجارة عام ٩٥
 - ١٢ - إنتدب للطيران المدني عام ٩٦ .

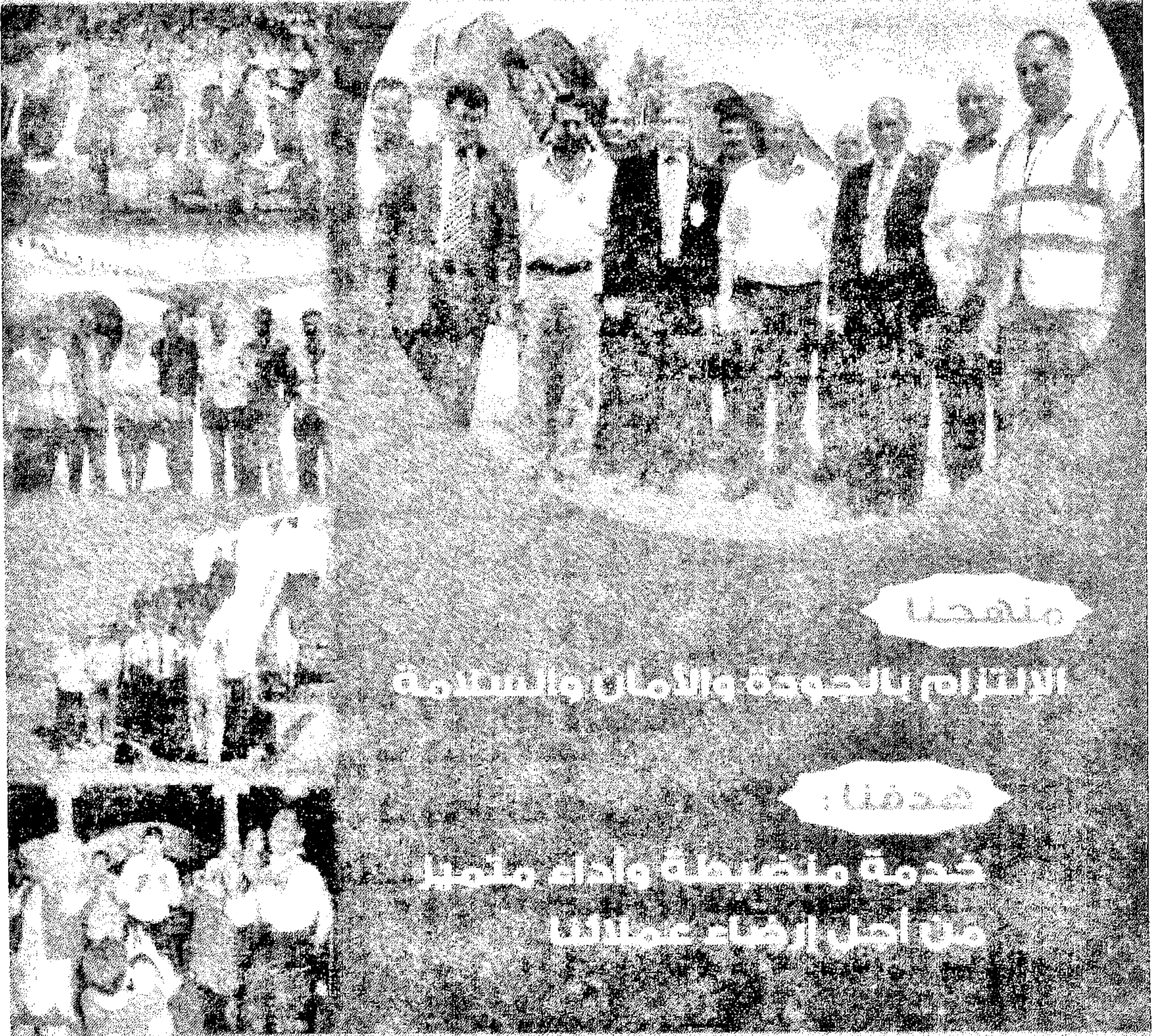
« الأوسمة »

- ١ - نوط الواجب العسكري من الطبقة الأولى ٧٤ ..
- ٢ - نوط الواجب العسكري من الدرجة الثانية ٨٦ .
- ٣ - وسام تحرير الكويت من الدرجة الثالثة ٩١ ..
- ٤ - وسام الجمهورية من الطبقة الثانية ..





خدمات الأرض للخطوط الجوية المصرية
EGYPTAIR GROUND SERVICES



مخططنا

الالتزام بالخدمة والأمان والاستدامة

خدماتنا

خدمة المنطقة وأداء عملنا
من أجل رضا عملائنا



الفصل الثامن

الطيار البطل

”أهاب عبدالعزيز مرسى“

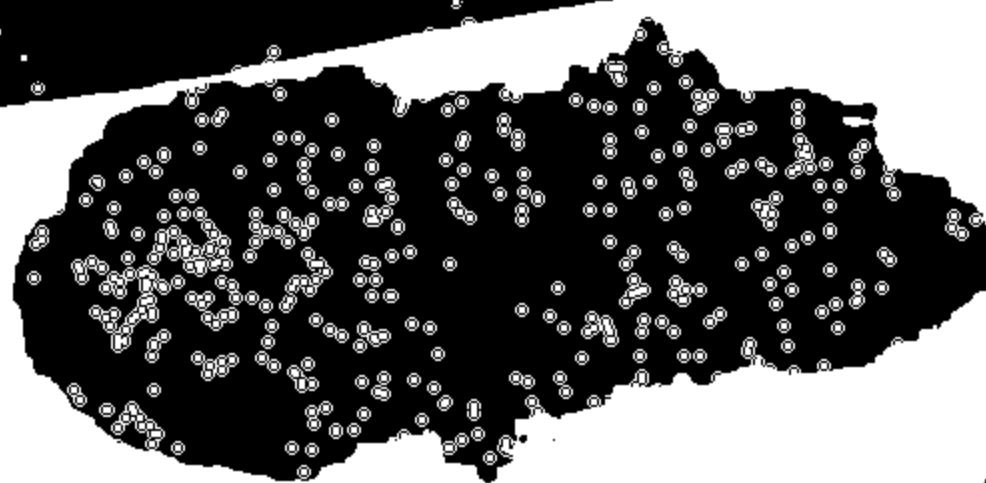
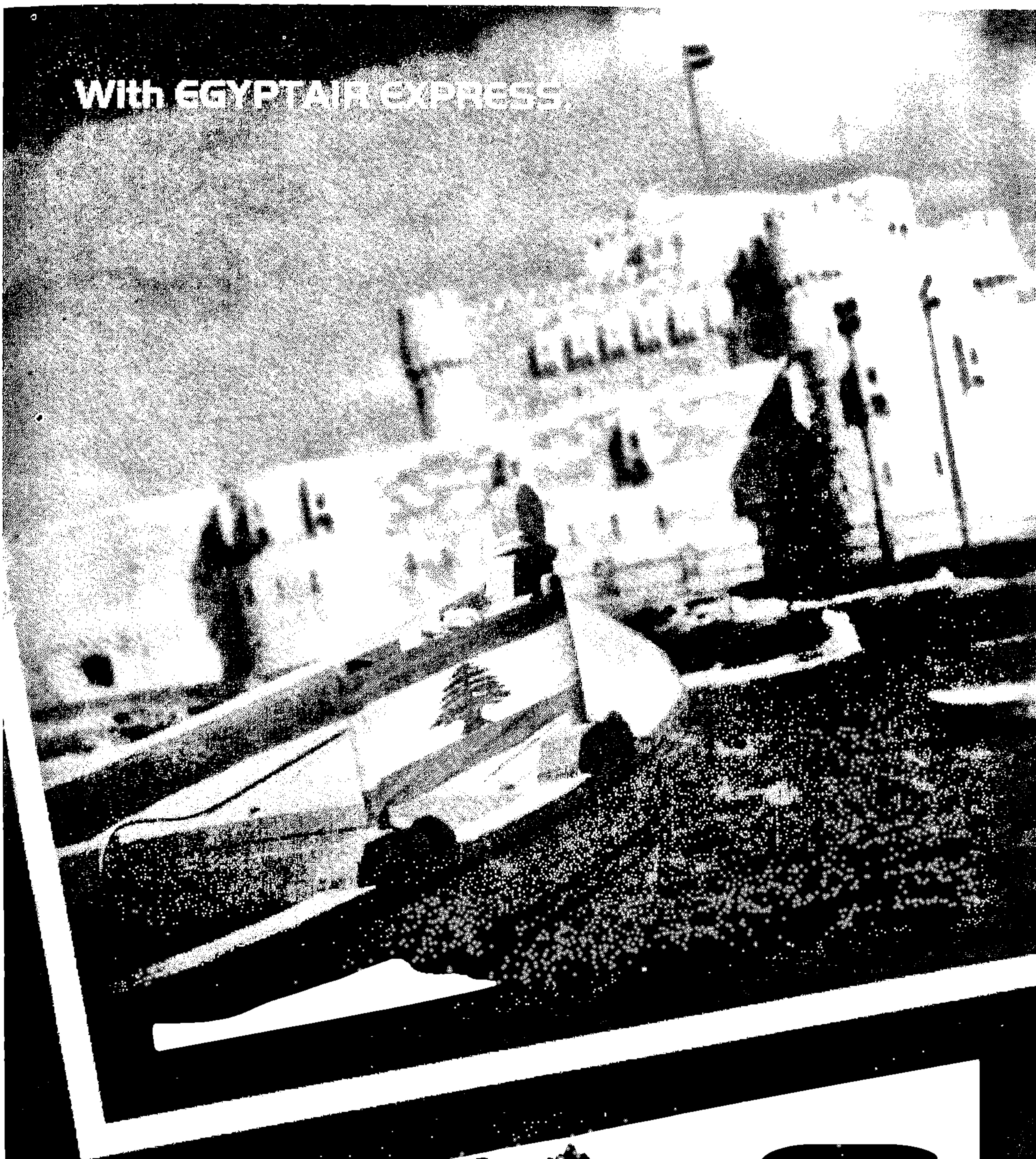
(لم يرد الله أن نعود دون تنفيذ
مهمتنا الرئيسية .. وهي التعامل
مع الصواريخ التي كانت تهدد الجيش
الثاني .. حيث فوجئنا خلال عودتنا
من المهمة السابقة بأن الملازم أول
طيار» الحارثي « تاه عن التشكيل ..
ولكن ذلك كان من تدبير الله .. حيث
إكتشف موقعا حصينا تستتر خلفه
الصواريخ التي كنا نبحث عنها ..
وذلك بعد تحركها لمسافة بعيدة
وإختفائها عن الهجمات .. وتعامل
معها وأصاب دبابة وعربة مدرعة
حمل صواريخ مما اضطر باقي العربات
للهرب في عمق سيناء بالصواريخ
.. وهذه الضربة التي جاءت بتوفيق
من الله تم تصويرها بوضوح من خلال
كاميرا مثبتة في الطائرة .. وكانت
هذه الضربة من الضربات التي وجدنا
فيها عناية الله لنا ومساعدة بجنود
لم نرها) ..

من أقوال الطيار البطل

”أهاب عبدالعزيز“



With EGYPTAIR EXPRESS



STAR ALLIANCE 



egyptair.com

Express.. your travel

« من هو »

البطل طيار « اهاب عبدالعزيز مرسى » تخرج من الكلية الجوية عام ٦٨ فيماتسمى بالدفعه ٢٠ .. وبدأ عمله على أسراب المقاتلات ميج ١٧ وشارك في الضربة الجوية .. وأبلغ عن موقع لواء مدرعات « عساف ياجوري » والمساعدة في أسره.. كما تعرض للأسر يوم ٢٢ أكتوبر بعد سقوط طائرته في الثغرة .. وتم إبلاغ أسرته بإستشهاده وقتها .. وواجهه شارون ورفض إبلاغه بأية معلومات .. كما صمد أمام إرهاب الإسرائيليين له خلال الأسر .. وحقق وشاهد العديد من البطولات وأستشهد العشرات من زملائه .. حيث تنافسوا لتقديم أرواحهم في صورة نأمل أن تدركها الأجيال الحالية من الشباب) .

« أول إشتباك »

عقب صلاة التراويح في رمضان ٢٠٠٨ كان اللقاء مع الصقر علي أحد كافتريات نادي



البطل اهاب مع الكاتب في كافتريا نادي الجلاء

الضباط بالجلاء .. سألته عن أول إشتباك مع العدو فقال : كان خلال حرب الإستنزاف سبتمبر ٦٩ وكنت برتبة ملازم أول علي طراز ميچ ١٧ .. حيث كانت مهمتنا ضرب معسكر الشط بعمق ٣٥ كم في سيناء .. وكنا في تشكيلين يضم كل واحد أربع طائرات .. وذلك من أجل تأكيد هجوم كان تم في صباح ذلك اليوم بثمانى طائرات .. وكان الموقع عبارة عن معدات وصواريخ ومدفعية ومدركات .. وبعد تنفيذ الضربة وأثناء عودتنا إلي مطارنا بالصالحية فوجئنا بمطاردة من طائرات ميراج إسرائيلية .. وأبلغت قائد السرب وقتها النقيب « باهر » حيث نفذ مناورة عنيفة وبعد عني وظللنا في حالة إشتباك مع طائرات الميراج الإسرائيلية التي تتميز بإمكانيات عالية مقارنة بطائراتنا .. ورغم ذلك فشلوا في ضربنا وهذا بتوفيق من الله سبحانه وتعالى .. وإضطرت الطائرات الإسرائيلية للعودة وهذا كان أول إشتباك .. وقد إعتقد المطار بأنني أصبت وقتها .. ثم شاركت في اليوم الثالث في ضرب موقع صواريخ إسمه رمانه علي شاطئ البحر الأبيض ..

« الإعداد ومبارك القدوة »

توقف الصقر فترة لنطلب بعض المشاريب .. فسألته عن رؤيته للإعداد للحرب ودور قادة القوات الجوية وقتها فقال : إن الإعداد كان قاسيا جدا .. وكنا نشاهد بعض القادة الذين يريدون إزالة ما حدث في نكسة ٦٧ .. حيث لم نمنح كطيارين الفرصة للقتال .. ومن أبرز القادة التي تعاملنا معهم القائد (حسني مبارك) .. وكان قويا جدا وبث فينا روح الإنضباط وإنكار الذات وتقديم أرواحنا لمصر وبذل الدماء لتحرير الأرض .. وإتخذناه وقتها قدوة لنا .. حيث كان يري أن المشاركة في حرب لتحرير الأرض من أسمى الأهداف التي يمكن أن يعيش من أجلها الفرد .. لذلك كنا نتسابق علي تحقيق أعلي التقديرات عند التدريب بالنار .. وكان من القادة المباشرين لي الطيار (حسن فهمي) .. حيث كان صاحب قلب حديد وكان قائد سرب في حرب الإستنزاف .. ثم قائد لواء في حرب ٧٣ .. وكان عندما نفقد زميلا يحرص علي تجاوزنا ذلك حتي لا نتأثر نفسيا .. وبعد فترة الإستنزاف واصلنا التدريب من خلال تحديد أهداف معينة لكل سرب وتشكيل يتم التعامل معها عند قيام الحرب في أي وقت .. حيث تدربنا علي التعامل مع قواعد الصواريخ والمدركات ومراكز القيادة .. وكنا نتدرب علي نماذج هيكلية في ميدان الرمي بوادي النطرون .. وكنا نسمي بطائرات المعاونة للجيش نتحرك بناء علي طلب الجيوش في المواقع لمهاجمة أية أماكن معادية تعترض حرك القوات المصرية أو تهاجمها .. وهذا تم تنفيذه بنجاح شديد خلال حرب أكتوبر مع قوات الجيش الثاني بقيادة (فؤاد عزيز غالي) ..

« إخفاء موعد الحرب »

إستمر الصقر في الحديث عن تنفيذه بعض المهام قبل بدء الحرب .. فسألته عن متي



البطل اهاب الأول من اليسار في استقبال الرئيس مبارك

وكيف علم بموعد الحرب ؟ ..
قبل أن يرد ضحك الصقر وقال :
إن قائد لواء ميغ ١٧ الطيار (حسن فهمي) كان حريصا جدا
علي إخفاء موعد الحرب علينا ..
حتى لا يتم تسريب الموعد خارج
القاعدة للدرجة التي أخفاها
عن رئيس قاعدة الصالحية وقتها
والذي عاتبه وبكى لعدم إبلاغه
.. وتم إبلاغنا قبل ساعتين بموعد
الحرب وكنت وقتها برتبة نقيب
وأطير علي الميغ ١٧ .. وكنت قد

عدت من أجازة يوم ٢٩ سبتمبر ووجدت أننا رفعنا درجة الإستعداد .. ورغم ذلك لم
يتوقع أحد أننا سندخل الحرب .. وفي ٥ أكتوبر إستأذن قائد اللواء في الحصول علي أجازة
لزيرة أسرته وعاد في السادسة صباح ٦ أكتوبر ومعه خطاب تفاصيل وموعد الحرب
وطلب عدم إيقاف الطيارين وتركنا نائمين حتي الساعة الثامنة والنصف صباحا علي
غير العادة .. وبعد أن إستيقظنا عزم الطيارين علي الإفطار في الساعة العاشرة رغم
أننا في رمضان وكنا نحرض علي الصيام .. وطلب من الجميع الإفطار .. وفي الثانية
عشرة ظهر يوم ٦ أكتوبر طلب الإجتماع مع قادة التشكيلات وكنا حوالي ستة طيارين
.. وعندما توجهنا إليه أخبرنا بأن الحرب ستقوم بعد ساعتين .. وأن هذا شرف لنا وأن مصر
أمانة في أعناقنا ومن واجبنا تحرير الأرض والعرض .. ثم سقطت دمعة من عينه .. وكان
معنا ضابط قبضي وهو الطيار « نيقولا رزق الله » صاح بصوت عالي « الله أكبر » وكانت
أول صيحة بهذا النداء تطلق قبل الحرب .. ثم تم تذكيرنا بالأهداف التي سنتعامل معها
خلال الضربة الأولى ..

« أهداف الضربة الأولى »

بعد رشقات من مشروب نسكافيه توقف الصقر للحظات وكأنه يسترجع لحظات
الشرف .. فسأله عن الأهداف التي كلف بتدميرها في الضربة الجوية الأولى فقال :
كنت مكلفا كقائد سرب يشمل تشكيلين من ثماني طائرات بضرب موقع صواريخ
الطاسة في تقاطع المحور الأوسط مع التقاطع العرضي بعمق سييء .. وكانت هذه

الصواريخ توفر الحماية لهذه المنطقة فكنا مكلفين بضربها لإعطاء الفرصة لطائراتنا السوخوي والميراج للطيران بحرية لضرب العمق في سيناء .. وهذا الموقع يعد أحد أربعة مواقع إسرائيلية مهمة تغطي سيناء وهي رمانة وبالوظة والطاسة وأم خشيب بشرم الشيخ .. وتوجهنا إلي موقع الطاسة علي شكل تشكيلين بفرق دقيقة واحدة .. وكنت أحمل ساعتين الأولى خاصة بتوقيت الطائرة والثانية توضح توقيت وصولي إلي الهدف .. وشاهدت موقعا مشابها لكان الطاسة قبل الوقت المحدد لوصولي بـ ٩٠ ثانية فرفضت ضربها .. وأبلغت باقي التشكيلين وعلمت بأنه موقع هيكل لخداعنا .. وبعد إستمرار الطيران وجدت الموقع الحقيقي ونفذنا الضربة ونحن علي إرتفاع ٢٥ مترا .. وكانت الطلعة ناجحة .. وعند عودتنا واجهتنا مقاومة من بعض المدفعية أدت إلي إستشهاد الطيار «عاصم عبد الحميد» من طاقم السرب الثاني .. وكان هو أول شهيد في اللواء بعد خمس دقائق من بدء الحرب .. وفي ٨ أكتوبر نفذنا طلعة لتأكيد تدمير موقع الطاسة وأثناء عودتي شاهدت بعض المدرعات فتعاملت معها .. وفي نهاية اليوم تعرض مطار الصالحية للضرب وتم إصلاحه بسرعة خلال ساعات بفضل جهود الأبطال والذين لا تعلم أجيالنا الجديدة أي شيء عن بطولاتهم ..

«أسر عساف ياجوري»

ويواصل الصقر ذكرياته عن أيام التحرير المجيدة قائلا : في ١٤ أكتوبر تلقينا إشارة من الجيش الثاني بوجود سرية صواريخ إس إس ٢٠ وهي صواريخ أرض أرض محمولة علي سيارات جيب ومدرعات تعترض تقدمهم وتهاجمهم بشدة وتتحرك خلف سواتر .. فتوجهنا في تشكيلين من ثماني طائرات إلي الموقع الذي تم تحديده لهذه السرية .. وبعد عبور القناة والطيران لمدة ثلاث دقائق لم نعثر علي الصواريخ في الموقع الذي تم تحديده فقررنا العودة .. وخلال ذلك شاهدت لواء مدرعات يبدأ في مرحلة الفتح إي إتخاذ مواقع هجومية وشاهدتهم بالصدفة البحتة في موقع بين الطاسة وبالوظة في مواجهة الجيش الثاني .. وتعاملنا مع الدبابات وأدي ذلك إلي إرتباك وسط اللواء المدرع وأخبرنا الجيش الثاني بالموقع حيث تعامل مع الدبابات وأسّر «عساف ياجوري» ..

«توفيق من الله»

«هناك أشياء شاهدناها خلال الحرب تؤكد أن الله معنا» هكذا قالها الصقر وواصل حديثه قائلا : لم يرد الله أن نعود دون تنفيذ مهمتنا الرئيسية وهي التعامل مع الصواريخ التي كانت تهدد الجيش الثاني .. حيث فوجئنا خلال عودتنا من المهمة السابقة بأن الملازم أول طيار «الحارثي» تاه عن التشكيل .. ولكن ذلك كان من تدبير الله .. حيث إكتشف موقعا حصينا تستتر خلفه الصواريخ التي كنا نبحث عنها .. وذلك بعد تحركها لمسافة

بعيدة وإختفائها عن الهجمات وتعامل معها وأصاب دبابة وعربة مدرعة تحمل صواريخ مما اضطر باقي العربات للهرب في عمق سينا بالصواريخ .. وهذه الضربة التي جاءت بتوفيق من الله تم تصويرها بوضوح من خلال كاميرا مثبتة في الطائرة .. وكانت هذه الضربة من الضربات التي وجدنا فيها عناية الله لنا ومساعدة جنود لم نرها .. وهذا أدي إلي إرتفاع روحنا المعنوية والتنافس علي تقديم الروح فداء لمصر .. وأتذكر أن الطيار « سمير بكير » كان قد إنتقل إلينا قبل الحرب بفترة قصيرة وكان يطير علي الميج ٢١ وتم منعه من الطيران لأن طائرتنا ميج ١٧ ويحتاج لتدريب مكثف عليها إلا أنه رفض البقاء دون المشاركة وصمم طوال الأسبوع الأول من الحرب حتي تم السماح له بالطيران .. وطلبت منه أن يرافقني في السرب علي أن أوجهه خلال الطلعات .. وهذه الروح والبطولات للأسف لم يشعر بها شبابنا الحالي وأتمني من وسائل الإعلام إبراز هذه البطولات حتي يعلم أولادنا أن أبطالنا ضحوا بأرواحهم لرفعة وطنهم ..

« الوقوع في الأسر »



البطل اهاب يروي تفاصيل مواجهته لشارون

وبعد فترة توقف طلبت من الصقر أن يروي لنا عن أسوأ اللحظات التي عاشها خلال الحرب فقال : ليس هناك أسوأ من الأسر في يد العدو .. حيث كنت أقوم بقيادة تشكيلين من ثماني طائرات للهجوم علي الثغرة في ٢٢ أكتوبر .. وفوجئنا بكمية هائلة من المعدات وبعد تعاملنا مع الأهداف

المحددة لنا فوجئت بطائرة هليكوبتر معادية تخرج من فوق جبل عتاقة متجهة إلي الشرق .. فتوجهت للتعامل معها ولكن فوجئت بضرب طائرتي وطائرة الطيار « نيقولا إسكندر » بصاروخين وكانت إصابة « نيقولا » خفيفة .. حيث تمكن من الهرب والقفز منها خارج

منطقة الثغرة .. بينما كانت إصابتي شديدة أدت إلي إشتعال الطائرة .. وعندما شاهدها « نيقولا » تسقط في منطقة الثغرة مشتعلة إعتقد بأنني إستشهدت .. وفور وصوله تم إبلاغ أسرتي بإستشهادي ولكنني بعد هبوطي قمت بإخفاء الباراشوت وأشعلت سيجارة وحاولت الإختباء بعيدا عن أيدي الأعداء .. ولكنني فوجئت بعد ٥ دقائق بسيارات جيب ومدفعية ورشاشات وسرية من الإسرائيليين يطلبون إستسلامي وتسليم طبنجة كانت في يدي .. ثم تم وضع غمامة علي عيني وإصطحبوني إلي منطقة عبرت خلالها كوبري خشب علي ترعة الإسماعيلية ..

« المواجهة مع شارن »

وسألت البطل : ماذا تم بعد عبوره الكوبري ؟ فقال : عندما تم رفع الغمامة عن عيني فوجئت بوجود الجنرال « اريل شارون » أمامي وبواسطة مترجم سألني عما إذا كنت أعرفه فأجبت بالإيجاب فقال : من أين تعرفني ؟ .. فقلت : أنني أشاهدك علي التلفزيون .. فسألني : عن الأهداف التي ضربتها خلال هذه الطلعة فقلت له : بأنني لم أضرب شيئا .. فرد قائلا : إنك طيار حمار لأنك لم تصب أي شيء .. فقلت له متحديا : حمار حمار .. فطلب شارون معلومات سريعة عن نتيجة الضربة التي نفذتها وكانت مؤثرة بما أصابه بالغضب فتوجه إلي وشد شعري بقوة قائلا : أنت طيار كذاب .. ثم أشار لهم بنقلي مقيدا ووضعني في الشمس لفترة طويلة ثم نقلوني إلي جبل لبنى وكان به الأسري المصريون حيث كانت معنوياتنا مرتفعة جدا وإشتبكنا كثيرا مع الحراس الإسرائيليين إحتجاجا علي سوء المعاملة ورداءة الطعام ..

« داعية سلام »

ويتوقف الصقر لحظة لإشتعال سيجارة ثم واصل حديثه عن ذكرياته في الأسر قائلا : ثم بعد ذلك نقلني إلي سجن عتليت .. وواجهت معاملة سيئة ووضعوني داخل السجن الإنفرادي .. وبدأ فريق من المخابرات محاولة الحصول علي أية معلومات مني وكنت أخدعهم .. وعندما تكون لديهم معلومات حقيقية علي بعض الأشياء يعلمون بأنني أكذب عليهم ويقومون بضربي ثم يأخذوني إلي ساحة يتم فيها تعذيب أحد الأشخاص بشدة ثم يدعون أنهم قتلوه بصفته مقاوم فلسطيني وأن الدور علي .. كما يضعون تسجيلات بأصوات أشخاص يعانون من آلام التعذيب لإرهابي من أجل أن يدفعوني للتعاون معهم .. إلا أنني بقيت صامدا كما أنهم قدموا لي عرضا لمساعدتي لكي أكون داعية سلام بعد إنتهاء الحرب ومساعدتي في الحصول علي دورات متقدمة لإدارة الأعمال إلا أنني رفضت كل ذلك ..

« الشهيد الحي »

وعن متي وكيفية معرفة أسرته بأنه علي قيد الحياة يقول الصقر: في ٢ نوفمبر قام الصليب الأحمر الدولي بإبلاغ سويسرا بقائمة أسماء الأسري المصريين وكنت من بينهم .. وعندما علمت مصر بها كانت مفاجأة وتم إبلاغ أسرتي .. وبدأت مفاوضات تبادل الأسري وحرص الإسرائيليون علي الإحتفاظ بي مع عدد من الضباط لنكون ورقة أخيرة .. حيث يعتقدون بأن مصر تحتفظ بأسري آخرين لديها وبالفعل تم نقنا كآخر أسري يوم ٢٢ نوفمبر وعدت بعدها للخدمة ومواصلة دوري لخدمة مصر..

« السيرة الذاتية »

اللواء طيار / اهاب عبدالعزيز مرسى

« الشهادات »

- ١ - بكالوريوس الطيران والعلوم العسكرية .
- ٢ - ماجستير الطيران والعلوم العسكرية .
- ٣ - زمالة أكاديمية ناصر العسكرية ..
- ٤ - دبلوم في إدارة الأزمات والتفاوض ..
- ٥ - دبلوم في الإدارة العليا للمطارات الدولية - كندا - .
- ٦ - دبلوم في الإدارة التجارية للمطارات - كندا - ..

« المناصب التي تولاها »

- ١- نائب رئيس الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية ..
- ٢ - مدير مطار برج العرب الدولي ..
- ٣ - مدير مطار الغردقة الدولي ..
- ٤ - رئيس قطاع مطارات الجنوب

-
- ٥ - رئيس شعبة التفتيش الجوي ..
 - ٦ - قائد المنطقة الجوية الغربية ..
 - ٧ - رئيس أركان المنطقة الجوية الشرقية ..
 - ٨ - نائب رئيس شعبة العمليات الجوية ..
 - ٩ - الملق العسكري لمصر بالبرازيل والأرجنتين ..
 - « الأوسمة والأنواط »

- ١ - وسام الجمهورية من الطبقة الأولى .
- ٢ - وسام النجمة العسكرية حرب أكتوبر .
- ٣ - ميدالية حرب أكتوبر ..
- ٤ - ميدالية تحرير الكويت ..
- ٥ - وسام الإستحقاق من الطبقة الأولى - البرازيل - .
- ٦ - وسام التفوق - الأرجنتين - ..
- ٧ - نوط التدريب من الطبقة الأولى .
- ٨ - ميدالية مصابي العمليات الحربية حرب ٧٣ ..



الفصل التاسع

الطيار البطل

« سمير عزيز ميخائيل »

(عندما شاهدت الطائرات الإسرائيلية تقترب مني قمت أنا و« إسماعيل إمام » الذي كان يقود الطائرة المجاورة لي بعمل دوران مفاجئ .. واكتشفنا بعد ذلك بأننا تفادينا صاروخا أطلقته الطائرات الإسرائيلية علينا .. ولو كنا تأخرنا ثانية واحدة لكان أصابنا في مقتل .. وهذا اعتبره معجزة إلهية لأن ما حدث لا يمكن أن يتحقق إلا بذلك .. وهذا بفضل وتوفيق الله .. ونتيجة لإنفجار الصاروخ أصيبت طائرة إسماعيل بشظية في محركه .. وأخبرني بأنه أصيب وسيضطر للعودة إلى المطار .. لذلك بقيت لوحدي كحماية خلفية لطائرات السوخوي حتي يتم عبورها بالكامل للقناة .. وبدأت في إجراء مناورات للطائرات المعادية ورغم أنها ميراج حديثة إلا أن الله وفقني ونجحت في إلهائهم عن مطاردة السوخوي) ..

من أقوال الطيار البطل

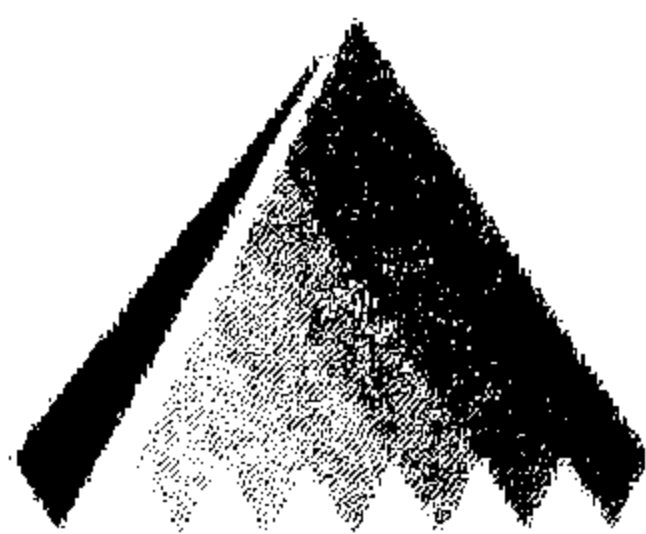
« سمير عزيز ميخائيل » ..



**DUTY
FREE
TERMINAL 1**



GO UP



CAIRO AIRPORT DUTY FREE
مطار القاهرة للأسواق الحرة

www.cairoairport.net

Shopping with Style...

« من هو »

البطل طيار « سمير عزيز ميخائيل » .. تخرج من الكلية الجوية عام ٦٣ في الدفعة ١٤ .. وعمل علي طراز الميج ٢١ .. وكان وقت الحرب قائد ثاني سرب بمطار المنصورة .. وشارك في الضربة الأولى لحماية الطائرات المهاجمة .. وفي عدد كبير من الطلعات حتي أصيب عقب سقوط طائرته في إشتباك فوق بحيرة المنزله .. وكان قد تمكن في حرب الإستنزاف من إسقاط طائرتين إسرائيليتين .. إحداهما كانت بقيادة طيار حصل علي وسام كبير لإسقاطه خمس طائرات عربية من قبل .. وتم أسره بعد سقوطه فوق بورسعيد ..

« كتب أمريكية »

عندما إتصلت بالطيار « سمير » لمقابلته وتسجيل شهادته .. طلب مني اللقاء في منزله بأحد شوارع حي المازة .. وقبل أذان العصر وعندما توجهت إليه إستقبلني بحرارة ..



البطل سمير في منزله مع الكاتب

وعلمت أنه طلب تأخير وجبة الغذاء .. حيث كانت الأسرة تستعد لتناولها وعزمني علي البقاء .. علي أن يتناولوا وجبتهم وقت الإفطار .. ولكنني رفضت لوجود إرتباطات أخرى .. وبعد جلوسني في صالون الشقة .. شأهدت عدة كتب بالإنجليزية عليها صور طائرات .. فسألته عليها فأمسك الصقر بمجلد فاخر وقال : هذا كتاب بإسم « العنقاء فوق النيل » ألفه الخبيران العسكريان « لون نوردن » و « ديفيد نيكول » عن حقائق حول حربي ٦٧ و ٧٣ .. وتم ذكرني في خمسة مواضع في هذا المجلد عند الحديث عن طائرات الميج ٢١ .. تناولوا فيها الطلعات التي قمت بتنفيذها ولا يوجد هذا المجلد إلا في مكتبة الكونجرس الأمريكي .. والكتاب الثاني بإسم « الميج ١٩ و ٢١ في القتال » وهو من تأليف « ديفيد نيكول » و « توم كوبر » وتحدث الكتاب عن المعارك المصرية بهذه الطائرات .. وتم ذكرني فيه أيضا ووضع قصتي وصورتي وتفاصيل المواجهات التي خضتها بطائرات الميج ٢١ ..

« مبارك باني القوات الجوية »

دفعني ذلك لأن أسأل الصقر عن : هل حصلت البطولات المصرية علي حقها من التناول في الكتابة أو الإعلام بشكل مماثل لما قام به الأجانب الذين سجلوا بطولاتنا ؟ .. إعتدل الطيار « سمير » في جلسته ثم أخرج زفيرا يدل علي حزنه وقال : لم يحصل أبطالنا خاصة الشهداء علي حقهم من التناول وعرض بطولاتهم أمام الأجيال الحالية .. وبعد مرور ٣٥ عاما علي نصر أكتوبر — كان لقائي معه منتصف عام ٢٠٠٨ أي قبل الإحتفال بمرور ٣٥ عاما علي الحرب — يجب علينا تذكير شبابنا بذلك خاصة فيما يتعلق بالقائد « مبارك » الذي تدرج في القوات الجوية حتي تولي قيادتها .. وأقول لشبابنا أن القائد «مبارك» قبل أن يكون رئيسا لعب دورا أساسيا في بناء القوات الجوية والتخطيط للضربات الأولى التي فتحت الباب لنصر أكتوبر وإعادة الأرض والعرض .. وكنا نشاهد الرئيس في كل وقت من خلال زيارته الدورية والمفاجئة .. حيث كان يصل إلينا في مطار المنصورة في طائرات قاذفات قنابل متتابعة كل الإستعدادات وتوفير كل الإمكانيات لنكون جاهزين للحرب في أي وقت ..

« الإستعداد ووقت الحرب »

توقف الحوار فترة حيث دخلت علينا ابنة البطل لتسألني ماذا أريد من طعام لإعداده للفطار ؟ .. إلا أنني إعتذرت وقلت لوالدها : الإعداد الذي أريده هو كيف تم للحرب ومتي علم بها ؟ .. فضحك وقال : بدأ الإعداد منذ فترات طويلة ولكن في سبتمبر ٧٣ تم رفع درجة الإستعداد وسط الطيارين .. وتم فتح عدد الساعات المخصصة للطيارين للتدريب علي طائراتهم .. وفي هذا الوقت كانت زوجتي في المنصورة بجوار المطار فطلبت منها العودة إلي القاهرة لشعوري بوجود شيء قريبا .. وزاد هذا الشعور مساء الخامس من



أكتوبر عندما جمعنا قائد اللواء وطلب منا النوم مبكرا لأن لدينا بعض الأعمال المهمة يوم ٦ أكتوبر .. وفي الصباح تم جمعنا في غرفة المحاضرات وأخبرنا بأن الحرب ستكون بعد ظهر اليوم وبدأنا في تجهيز الطائرات وإعدادها للحظة المناسبة ..

« الضربة الأولى »

أما عن دوره خلال الضربة الأولى فقال البطل طيار « سمير » : كان هدف التشيكل الذي كنت أقوده وهو من أربع طائرات توفير الحماية للطائرات المقاتلة والقاذفة التي نفذت الضربة الأولى في عمق سيناء .. ومنع أية طائرات معادية من إعتراضهم قبل وأثناء وبعد تنفيذ المهمة .. والحرص علي عودة كل الطائرات إلي مواقعها في المطارات المختلفة .. وبالفعل قمنا بتغطيتهم وفوجئنا بعدم وجود

البطل سمير يهبط من طائرته

أية مقاومة جوية من الإسرائيليين مما يؤكد نجاح مصر في حرب الخداع والتمويه .. وكنا نأمل العثور علي أية طائرة معادية لمواجهةها حتي لانعود بدون أي إشتباك خاصة وأنا لدي تاريخ طويل من الإشتباكات معهم خلال حرب الإستنزاف ..

« أول مواجهة مع العدو »

قبل أن يكمل حديثه حول باقي مشاركاته في حرب أكتوبر قاطعت الصقر وسألته عن أول مواجهة خاضها مع طائرات العدو فقال : كانت أول مواجهة في سبتمبر ٦٩ .. حيث كنت وقتها في مطار الغردقة وبعد ٢٤ ساعة من حصولي علي أجازة تم إستدعائي ..

وعندما عدت وجدت مفاجأة سعيدة وهي أنني سأقوم بطلعة في عمق سيناء لتأمين طائرتي سوخوي ستقومان بتصوير بعض المواقع المهمة .. وبالفعل قام تشكيل من أربع طائرات ميغ ٢١ بمصاحبة طائرتي السوخوي .. وكان قائد الطائرة المجاورة لي « إسماعيل إمام » وعبرنا القناة علي إرتفاع منخفض أقل من عشرة أمتار للهروب من أجهزة الرادار والصواريخ .. وكان يجب علي طائرات السوخوي الإرتفاع إلي ٥ كم لتصوير المواقع المحددة .. وكانت عبارة عن ممر متلا علي بعد ٤٠ كم من القناة ومطار المليز علي بعد ٦٠ كم .. وهذا الإرتفاع يمثل خطورة علينا وعندما إرتفعت الطائرتان تقدمهما زميلي « سمير عبد الله » وأنا بقيت خلفهما لحمايتهما .. وأثناء عودتنا أبلغني الموجه الأرضي بوجود طائرات معادية علي بعد ٤٠ كم مني مما يعطيني الفرصة للمناورة .. ولكن فوجئت به يخبرني بأن الطائرات علي بعد قليل مني .. وكان كل همي أن تعبر الطائرتان بأفلام التصوير لتحليلها ومعرفة المعلومات الموجودة بها ..

« معجزة إلهية »

وصمت الطيار « سمير » فترة وكأنه يتذكر لحظة عصيبة عليه وقال : عندما شاهدت الطائرات الإسرائيلية تقترب مني قمت أنا و« إسماعيل إمام » الذي كان يقود الطائرة المجاورة لي بعمل دوران مفاجئ .. وإكتشفنا بعد ذلك بأننا تفادينا صاروخا أطلقته الطائرات الإسرائيلية علينا .. ولو كنا تأخرنا ثانية واحدة لكان أصابنا في مقتل .. وهذا اعتبره معجزة إلهية لأن ما حدث لا يمكن أن يتحقق إلا بذلك .. وهذا بفضل وتوفيق الله ونتيجة لإنفجار الصاروخ أصيبت طائرة إسماعيل بشظية في محركه .. وأخبرني بأنه أصيب وسيضطر للعودة إلي المطار لذلك بقيت لوحدي كحماية خلفية لطائرات السوخوي حتي يتم عبورها بالكامل للقناة .. وبدأت في إجراء مناورات للطائرات المعادية .. ورغم أنها ميراج حديثة إلا أن الله وفقني ونجحت في إلهائهم عن مطاردة السوخوي .. وبعد عبور الطائرات إستترحت وبدأت في إستدراج الطائرات الإسرائيلية ناحية القناة حتي أكون في منطقة آمنة حتي لو سقطت أكون في أرضي .. وعند وصولي إلي القناة قابلتني أربع طائرات ميغ ٢١ مصرية لإستقبالنا ووقعت مواجهة معها وثمان طائرات إسرائيلية من طراز ميراج وكانوا علي إرتفاع ٣ كم .. بينما طرت علي إرتفاع ٥ كم .. وشاهدت الجميع علي شكل ساقية عبارة عن طائرة ميراج للعدو خلفها طائرة ميغ ٢١ مصرية وهكذا .. والجميع يحاول النيل من بعضهم .. وعندما دخلنا أجواء مصر دخلت في مواجهة طائرة ميراج إسرائيلية فأصيب قائدنا بالإرتباك .. وإضطر للتوجه إلي سيناء في خط مستقيم لحد ثواني .. فقامت بضربة بصاروخ وتوفيق من الله أصاب محرك الطائرة وإشتعلت فيه النار .. وذلك في أول مواجهة من نوعها ولولا فضل الله ما تحقق لأنه من النادر جدا أن يتم ضرب الميراج بالميج ٢١ في مثل هذه الظروف .. وإنتهى الإشتباك بهروب

باقي الطائرات الإسرائيلية .. وحصلت في هذه الواقعة علي نوط الجمهورية العسكري من الدرجة الأولى ..

« الطائرة الثانية »

توقفنا لعدة دقائق عن مواصلة الحديث لإستدراك بعض المعلومات بشأن سيرته الذاتية وإعطاء الفرصة لإبنته لإلتقاط صورة لنا .. ثم سألته عن ظروف إسقاطه للطائرة الثانية فقال : خرجت ضمن تشكيل من أربع طائرات من مطار المنصورة خلال حرب الإستنزاف .. لحماية طائرات الميج ١٧ عند قيامها بتدمير موقع لصواريخ الهوك في منطقة رمانة علي البحر المتوسط .. ودخلنا إلي موقع الصواريخ وكانت خافية عنا .. ولم نعرف مكانها إلا بعد إطلاق أحد صواريخها علينا فتم تحديده والتعامل معه .. وعند عودة الطائرات بعد تنفيذ المهمة تأخرت لفترة متوقعا وصول طائرات معادية لكي أشتبك معها .. حيث كانت الروح المعنوية لدينا مرتفعة وكان الجميع علي إستعداد للموت من أجل رفعة شأن مصر .. ولكن ما حدث أن الطائرات الإسرائيلية توجهت وقطعت الطريق علينا في منتصف المسافة بين المنصورة ورمانة .. وفوجئت بأربع طائرات ميراج إسرائيلية تطلق النيران علي



البطل سمير داخل كابينة طائرته

طائرة زميلي « حمدي عقل » وبتوفيق من الله لم يتم إصابتها .. وعندما إقتربت من الطائرات الإسرائيلية قمت بعمل مناورة وأطلقت صاروخا أصاب الطائرة .. وعند حدوث ذلك هرب باقي التشكيل الإسرائيلي إلي عمق سيناء .. وكان قائد هذه الطائرة يدعي « عيزرا » وحصل علي وسام متميز لقيامه بضرب خمس طائرات مصرية وسورية في إشتباكات سابقة .. وقام الأهالي بأسره فور قفزه من طائرته بجوار المنصورة ونقله للمستشفى وحصلت يومها علي مكافأة ٥٠٠ جنيه ..

« روح عالية »

وبلامح نكتسي بالجدية قال البطل « سمير »: إن أهم شيء حاليا هو إيجاد الأسوة الطيبة لشبابنا ليقتدوا بها



طيار اسرائيلي ضحية البطل سمير

خاصة وأنهم حاليا في حالة من الفراغ .. ويسعون لقضاء أوقاتهم بأي شكل ويسرون بدون هدف .. فعندما نخبرهم بأنه من ٣٥ عاما — كان لقائي معه في عام ٢٠٠٨ بعد مرور ٣٥ عاما علي النصر — كان هناك رجال أبطال ضحوا بأرواحهم لحماية البلد .. فإن ذلك يمكن أن يخرجهم بما فيه ويساعدهم علي عدم الإنقياد خلف بعض الأصوات التي تهدف إلي التخريب وليس الإصلاح .. لقد كانت الروح الوطنية خلال حرب أكتوبر وحروب الإستنزاف عالية جدا .. وكنا نتسابق من أجل تصدر الصفوف الأمامية خلال المواجهات مع العدو .. وأتذكر واقعة خلال حرب الإستنزاف عندما كنا في إشتباك ضد طائرات فانتوم إسرائيلية وكنت مستعدا لضرب إحداها ففوجئت برقم ٢ من سربي ينحرف نحوي لضرب الطائرة في إطار من المنافسة والحرص علي المشاركة في تحقيق النصر ..

« مدمرة مصرية »

ومن بين البطولات التي حققها البطل « سمير » واقعة المدمرة المصرية حيث منع هجوما إسرائيلي عليها ويقول عنها : خلال حرب الإستنزاف قامت مدمرة مصرية بإطلاق قذائف مدافعها علي مواقع في بالوظة .. وإكتشف الإسرائيليون مكانها وبدأوا في الإعداد لضربها .. حيث قامت طائرات « سكاي هوك » تحمل فليز تضيء الموقع إنتظارا لوصول الطائرات المهاجمة وضرب المدمرة في النور .. وعندما توجهت إلي الموقع لحماية المدمرة .. فوجئت بعملية تشويش كبيرة في الأجهزة .. ولكي أفشل إستعداد طائرات السكاي هوك .. دخلت علي الفليز وعملت مناورات فوقها مما أدى إلي قطعها حوالي ٦ دقائق .. وفي نفس الوقت قام قائد المدمرة المصرية بحركة ذكية .. حيث دخل في عمق مياه المتوسط بدلا من التوجه في مثل هذه الحالات إلي الشاطئ .. وعندما عادت الطائرات الإسرائيلية إلي الموقع بحثوا عن المدمرة علي الشاطئ ولم يجدوها وهذا أدى إلي إنقاذ المدمرة ..

« أسوأ لحظة »

وعن أسوأ اللحظات التي عاشها خلال حرب أكتوبر قال الطيار « سمير » : هناك لحظة سيئة بالفعل لن أنساها .. حيث كانت في ٨ أكتوبر ٧٣ بعد تنفيذي خمس طلعات ناجحة خلال هذا اليوم وقبل اخرضوء .. طلب مني قائد السرب الطيار « مجدي كامل » الإقلاع بدلا منه لإصابته بالتعب .. فقممت بالتوجه إلي إشتباك فوق بورسعيد لحماية المنطقة من هجوم إسرائيلي لضرب الصواريخ في بورسعيد .. في إطار خطة لهم للتسلل إلي المنطقة وشاهدت أربع طائرات ميراج علي إرتفاع عالي فتوجهت للتعامل معهم بصحبة ثلاث طائرات أخرى .. ولكي ندخل المواجهة كان علينا التخلص من خزانات الوقود لنتحرك بسرعة أكبر .. وبالفعل أصدرت أمر للطائرات الثلاث بالتخلص من الخزانات .. بينما حدث عطل في طائرتي ولم أستطع التخلص منها مما تسبب في بطء حركة الطائرة .. وكان من المفروض العودة إلي القاعدة ولكنني رفضت حتي لأترك باقي الطائرات في المواجهة .. وقررت دخول الإشتباك ولبطء الطائرة وزيادة عدد الطائرات الإسرائيلية إلي ثماني طائرات .. وكما يقولون الكثرة تغلب الشجاعة فتم ضربي وقفزت من الطائرة وسقطت في بحيرة المنزل .. وإعتقد الصيادون بأنني إسرائيلي حيث كانت ملامحي قريبة من الأجانب .. ورغم إصابتي بسبب السقطة بكسر في ظهري إلا أنني أخبرت الصادين بأنني مصري .. وتم نقلي للمستشفى للعلاج حيث أصابني الكسر بشلل نصفي .. وكان حزني الشديد بسبب عدم إستكمالي لعمليات مواجهة العدو خلال الحرب ولم يكن حزني بسبب الإصابة حيث إستكملت علاجي وأصبحت في حالة عادية ..

« السيرة الذاتية »

الإسم : سمير عزيز ميخائيل

خريج الكلية الجوية عام ٦٣

شارك في حرب اليمن عام ٦٥

قائد تشكيل رباعي رئيس أركان لواء

حاصل علي وسام الجمهورية العسكري من الدرجة الأولى

نوط الشجاعة

نوط أكتوبر

نوط الواجب

نوط الخدمة الحسنة في اليمن ..



شركة مصر للطيران للخطوط الداخلية والإقليمية (إكسبريس)



الشركة أنشئت في مايو ٢٠٠٦ لتقديم خدمة النقل علي شبكة الخطوط الداخلية بجودة عالية وهي تهدف لتطوير المنتج الذي تقدمه مصر للطيران في السوق الداخلي ..

ويعتمد تشغيل إكسبريس علي أسطول من ١٢ طائرة متوسطة المدي وبإمكانيات تكنولوجية متقدمة من طراز إمبراير ١٧٠ وبعدد مقاعد ٧٦ مقعدا وهو مناسب إقتصاديا للطائرات التي تعمل علي الخطوط الداخلية أو الإقليمية ..

وتتميز طائرات الشركة بدرجة عالية من الراحة حيث تتمتع الكابينة بوجود مقعدين فقط وليس ثلاثة في كل جانب كما أن المسافة بين الصفوف تسمح للراكب بمستوي جيد من الراحة وتحتوي كابينه هذه الطائرات علي درجتين هما الدرجة السياحية والتميزة وتسمح بتقديم خدمات جوية ملائمة لطول الرحلة ..

تقوم الشركة بتنظيم رحلات متتابعة يوميا إلي أهم المدن السياحية وبأسعار تنافسية لجذب الشرائح المختلفة من المسافرين في السوق الداخلي كما تنظم الشركة رحلات إلي مدن دولية تصل هي والمدن الداخلية إلي ١٨ مدينة داخلية ودولية ..

الفصل العاشر

الطيار البطل

” محمد زكي عكاشة ”

(عندما تم تكليفنا بضرب صواريخ الهوك الإسرائيلية في سيناء .. تم الإعداد لتدمير الموقع بواسطة هجومين الأول بالقنابل والثاني بالصواريخ لتأكيد تدمير الموقع .. علي أن يكون أول موقع يتم تدميره مركز القيادة .. حيث يصاب كل الموقع في حالة ضربه بالشلل التام .. وكنت وقتها أنفذ الضربة بمصاحبة ثلاث طائرات وعند إقترابي من الموقع رميت قنابلي وفوجئت بقائد الطائرة التي خلفي يقول عبر موجة الإتصال بيننا : الله ينور القنابل سقطت في حجرهم .. وذلك لدقة الضربة رغم أننا في التدريبات المكثفة لم تحدث هذه الدقة أبدا .. وهنا تذكرت الآية الكريمة » وما رميت إذ رميت ولكن الله رمي » ١٧ الأنفال .. وهذا لا يحدث إلا بتوفيق ومدد من الله سبحانه وتعالى وتم وقتها إلغاء الضربة الثانية بعد نجاح الأولى) ..

من أقوال البطل

” محمد زكي عكاشة ” ..



المهندس «حسين مسعود» وحكاية نجاح الشركة القابضة لمصر للطيران

EGYPTAIR

A STAR ALLIANCE MEMBER

مراحل نمو عديدة كان أبرزها في يوليو ٢٠٠٢ عندما صدر القرار الوزاري بتحويل مصر للطيران إلي شركة قابضة ويتبعها حاليا تسع شركات تلعب دورا مكملا لبعضها البعض في صناعة النقل الجوي بمصر..



المهندس " حسين مسعود " رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولى قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه

وتعتبر روح أكتوبر كلمة السر في نجاح الشركة وتحقيقها لمركز متقدم وسط شركات الطيران العالمية حتي وصل أسطولها إلي حوالي ٧٠ طائرة من مختلف الطرازات تصل بها إلي ٧٤ نقطة في ٥١ دولة إلي جانب عشرات النقط الأخرى من خلال تحالف ستار العالمي ..

في نقل روح أكتوبر إلي كل الشركات والقطاعات التابعة له ..

وتعد الشركة القابضة لمصر للطيران هي المحرك الرئيسي أيضا لكل عمليات التطوير في كل شركات مصر للطيران وهي تعد من أقدم شركات الطيران في العالم حيث بدأت في السابغ من مايو ١٩٣٢ وقد مرت الشركة في

« من هو »

الطيار البطل « محمد زكي عكاشة » تخرج من الكلية الجوية عام ٦٢ .. شارك في حرب ٧٣ برتبة مقدم طيار وقائد سرب علي طائرات الميراج .. وكانت له صولات وجولات خلال حرب الإستنزاف .. أهمها تنفيذه خطه وضعها القائد « مبارك » لتدمير صواريخ الهوك الإسرائيلية .. والتي كانت تسبب تهديدا كبيرا علي طائراتنا .. وحصل علي عدة أوسمة .. كما أصدر عدة مؤلفات تسجل بطولات الصقور خلال المواجهات مع العدو سنعرض لها .. كما حصد عدة أوسمة ونياشين مقابل ماحققه في الحرب ..

« جنود الله »

في بداية شهادة البطل سألته فور لقائي معه في مكتبه بالمهندسين : هل شعرت



البطل عكاشة في مكتبه مع الكاتب

خلال مواجهاتك مع العدو بجنود الله ساعدونا في الصراع مع إسرائيل ؟ .. فكر الصقر للحظات وقال : فعلا لقد شعرنا كلنا بذلك .. ومن خلال عدة وقائع .. وأحكي لك عن واقعة صادفت فيها توفيقا شديدا من الله .. عندما تم تكليفنا بضرب صواريخ الهوك الإسرائيلية .. تم الإعداد لتدمير الموقع بواسطة هجومين الأول بالقنابل والثاني بالصواريخ لتأكيد تدمير الموقع .. علي أن يكون أول موقع يتم تدميره مركز القيادة .. حيث يصاب كل الموقع في حالة ضربه بالشلل التام .. وكنت وقتها أنفذ الضربة بمصاحبة ثلاث طائرات .. وعند إقترابي من الموقع رميت قنابلي وفوجئت بقائد الطائرة التي خلفي يقول عبر موجة الإتصال بيننا : الله ينور القنابل سقطت في حجرهم .. ولذلك لدقة الضربة رغم أننا في التدريبات المكثفة لم تحدث هذه الدقة أبدا وهنا تذكرت الآية الكريمة « وما رميت إذ رميت ولكن الله رمي » ١٧ الأنفال .. وهذا لا يحدث إلا بتوفيق ومدد من الله سبحانه وتعالى ..

« ٤٠ طنا قنابل »

ويتذكر الطيار « عكاشة » واقعة أخرى .. تؤكد عناية الله لنا يقول عنها : يوم ١٤ أكتوبر ٧٣ قامت ١٦ طائرة فانتوم بضرب مطار طنطا .. وكان من الواضح أن هذه الطائرات من دولة صديقة لإسرائيل لمساعدتها في المواجهة مع مصر .. وقامت الطائرات بقذف المطار بأكثر من ٤٠ طنا من القنابل والمتفجرات .. ورغم ذلك وبفضل توفيق ورعاية الله لم يغلق المطار .. وإنحسرت الخسائر في إصابة دشمة فقط وفنطاز وقود .. بينما خرجت باقي منشآت المطار سليمة من هذه الهجمة الشرسة التي كان يمكن أن تدمر المطار بالكامل .. ولكن بفضل الله لم يتم ذلك وإستمر عمل المطار وإقلاع المقاتلات منه وتنفيذ عملياتها في عمق سيناء وحماية الأجواء المصرية طوال الحرب ..

« ملامح التطوير »

سألت الصقر « عكاشة » عن مرحلة مهمة شارك فيها وهي حرب الإستنزاف وكيفية الإعداد لحرب أكتوبر فقال : الإعداد بدأ في ١١ يونيو ٦٧ .. حيث بدأنا العمل الجاد لبناء القوات الجوية .. وكان حجم الهزيمة مروعا وتطلب الأمر منا العمل علي مدي ٢٤ ساعة .. وقبل قيام حرب ٧٣ كنت مقدم طيار علي سرب الميراج بمطار طنطا .. وكانت هناك شواهد بحدوث الحرب قريبا .. حيث بدأنا في تنفيذ بروفات وتجارب حول الطلعات التي سننفذها لمهاجمة العدو .. ورغم وجود مؤشرات علي بدء الحرب إلا أننا لم نصدقها لأننا عملنا تجارب عديدة ويتنهي الأمر للعودة إلي الوضع القديم .. وفي صباح ٦ أكتوبر اجتمع بنا قائد اللواء وطلب من الطيارين الإفطار لأننا سنقوم بعمليات فعلية ولم نصدق الأمر إلا في الواحدة ظهرا عندما توجهنا إلي الدشم وإعداد الطائرات للإقلاع ..

« أول مهمة »

وعن ظروف أول مهمة شارك فيها يقول البطل : تأخرت مشاركتنا في الحرب بسبب غلق مطار طنطا بعد تعرضه للضرب يوم ٧ أكتوبر .. وتم تشغيله بعد يومين وكانت الطلعة الأولى في ٩ أكتوبر لتنفيذ بعض المهام .. والثانية كانت في ١١ أكتوبر بمساندة ثلاث طائرات وتوجهنا إلى القنطرة شرق في موقع يبعد عن القناة بـ ٢٠ كم حيث كانت تتواجد سرية دبابات إسرائيلية فتعاملنا معها ودمرناها بالكامل وعدنا سالمين ..

« بطولات مبارك »



طائرة اسرائيلية محطمة وظل مقاتلة مصرية

وقبل أن يستمر الطيار « عكاشة » في التحدث عن بطولات أكتوبر طلب العودة إلى فترة الإستنزاف وقال : هناك بطولات متميزة خلال حرب الإستنزاف .. من بينها إحدى الطلعات الناجحة التي كانت من تخطيط وتدبير القائد « حسني مبارك » .. حيث كان في ٦٩ مسئولاً عن إدارة العمليات في القوات الجوية .. وهذه البطولة يجب أن تنسب لصاحبها وهو « مبارك » .. ففي هذه الفترة حدثت مناوشات شديدة مع الإسرائيليين .. وفي منتصف عام ٦٩ قامت مصر بعملية مؤثرة في لسان بورتوفيق مما هز هيبة إسرائيل .. وأرادت أن تنتقم فقاموا بضرب بورسعيد في ٢٠ يوليو ٦٩ بالطائرات ولم تتأخر مصر في الرد عليها .. وتم ذلك بعد ساعتين

بتخطيط محكم من القائد « مبارك » فتم تحديد موقعين في المحور الشمالي لضربهما وكنت وقتها في مطار المنصورة .. وتوجهت إلي أحد الموقعين .. وكان يحتوي علي صواريخ الهوك .. وبفضل الله وتخطيط « مبارك » هجمنا علي الموقع من إرتفاع منخفض ودمرنا الصواريخ .. وأثناء عودتنا إشتبكنا مع طائرات إسرائيلية وأسقطنا طائرتي ميراج منها .. وهذه العملية سببت أزمة في إسرائيل .. حيث كانت هذه الصواريخ ذات سمعة أسطورية في العالم وجديدة من نوعها .. وكان الإسرائيليون يرهبوننا بها .. حيث كانت لديها إمكانيات رهيبة من بينها إصابة الهدف من الطائرات ولو علي بعد ٣٠ مترا فقط .. وهو البعد الذي يوفر عامل الأمان للطائرات حيث تلجأ للطيران علي إرتفاعات منخفضة .. وإستمرت عملياتنا طوال سنة وقد بلغ عدد الطلعات التي نفذناها حوالي ٢٧٣ طلعة .. كان نصيب مواقع « الهوك » منها كبيرا .. وسقط ثلاثة شهداء من سري .. وهم الطيارون « أحمد جابر » و « طلال » و « محمود حمدي » .. وفي هذه الفترة كان يتم إرسال طائرات هليكوبتر في الليل إلي موقع صواريخ الهوك ليلا للتعامل مع الجيوب الباقية من الإسرائيليين .. حيث كان يستلزم ١٢ ساعة لإعادة تشغيل الموقع ولم نعط الإسرائيليين الفرصة لتنفيذ ذلك ..

« الإعداد النفسي »

بسبب شراسة الهجمات التي قامت بها القوات الجوية خلال حرب الإستنزاف .. وتحقيقها لنجاحات كثيرة من خلال وصف الطيار « عكاشة » .. عدت وسألته عن كيف تخطي الطيارون هزيمة ٦٧ ؟ فقال: لقد خضنا إعدادا نفسيا جيدا لنا .. وساعدنا علي ذلك الحماس الذي كان يملأنا من أجل رفع المهانة التي كنا نشعر بها بأننا لم نعط الفرصة للدفاع ومواجهة العدو في ٦٧ .. وكنا نسعي لإثبات أنفسنا خلال مواجهات الإستنزاف والرد علي العدو .. وأنا تخلصت من عقدة ٦٧ خلال الإستنزاف لأنني ضربتهم .. وشاركت مع زملائي في تطوير أدائنا وإبتكار أساليب جديدة للهجوم ونظم حديثة لتذخير الطائرات وبشكل أذهل الخبراء الروس .. حيث ركبنا حمالات جديدة للقنابل وخزانات إضافية للطائرات وكانت كل مصر تعمل بجد في هذا الإطار ..

« إمكانيات الطيار المصري »

دفعني الإجابة السابقة لأسأل البطل « عكاشة » عن : هل إمكانيات الطيار المصري عوضت تفوق الطائرات الإسرائيلية علي طائراتنا ؟ . فقال : بالفعل يتمتع الطيار المصري بإمكانيات متميزة .. بداية من عدالة قضيته وإيمانه القوي بضرورة بذل الدم من أجل إسترداد أرضه .. وهذا ماعوض الفارق بين سلاح مصر وإسرائيل .. حيث كان هناك تفوق خطير لصالح الطائرات الإسرائيلية .. وأدركت ذلك عندما إنتقلت من قيادة الميج ١٧

إلى الميراج .. لقد ذهلت من إمكانياتها وتعجبت من كيف حاربنا نحن بالميج خلال حرب الإستنزاف والإنتصار بها علي طائرات العدو المتقدمة ؟ .. لقد نجح الطيار المصري بالفعل في تقليل الفارق بين قوة الأسلحة .. كما أجري المهندسون المصريون تعديلات وإختراعات في الطائرة لتطويرها لتناسب الظروف التي يتم إستخدامها فيها .. وعندما كنا نتدرب في المنصورة علي كيفية تدمير خط بارليف علمنا أنه يستلزم كمية كبيرة من القنابل لتدميره فابتكر المهندسون تعديلا لزيادة القنابل بعد رفع خزانات الوقود ووضع قنبلتين زنة ٢٥٠ كجم لإستخدامها في تدمير المواقع الحصينة .. وأبليت هذه الفكرة في الحرب بلاء حسنا .. كما نفذ الطيارون المصريون طرقا مختصرة عند تنفيذهم المهام من أجل توفير الوقود بدلا من الأساليب التي حددها كتاب الطائرة والتي تسلتزم وقتا طويلا ..

« سيمفونية شعبية »

ويتذكر الطيار « عكاشة » موقفا شعبيا جليلا أثناء الإعداد للحرب ويقول عنه : لقد شاهدت سيمفونية شعبية من كل فئات الشعب .. خاصة الشباب عند بناء دشّم الطائرات بمطاري طنطا والمنصورة ورأيتهم وهم يحملون الرمال ويصعدون بها لإقامة الدشّم النيعة والمخصصة لحماية الطائرات .. ولقد شعرنا بهذه الروح الجميلة والتي دفعتنا لبذل الكثير من الجهد

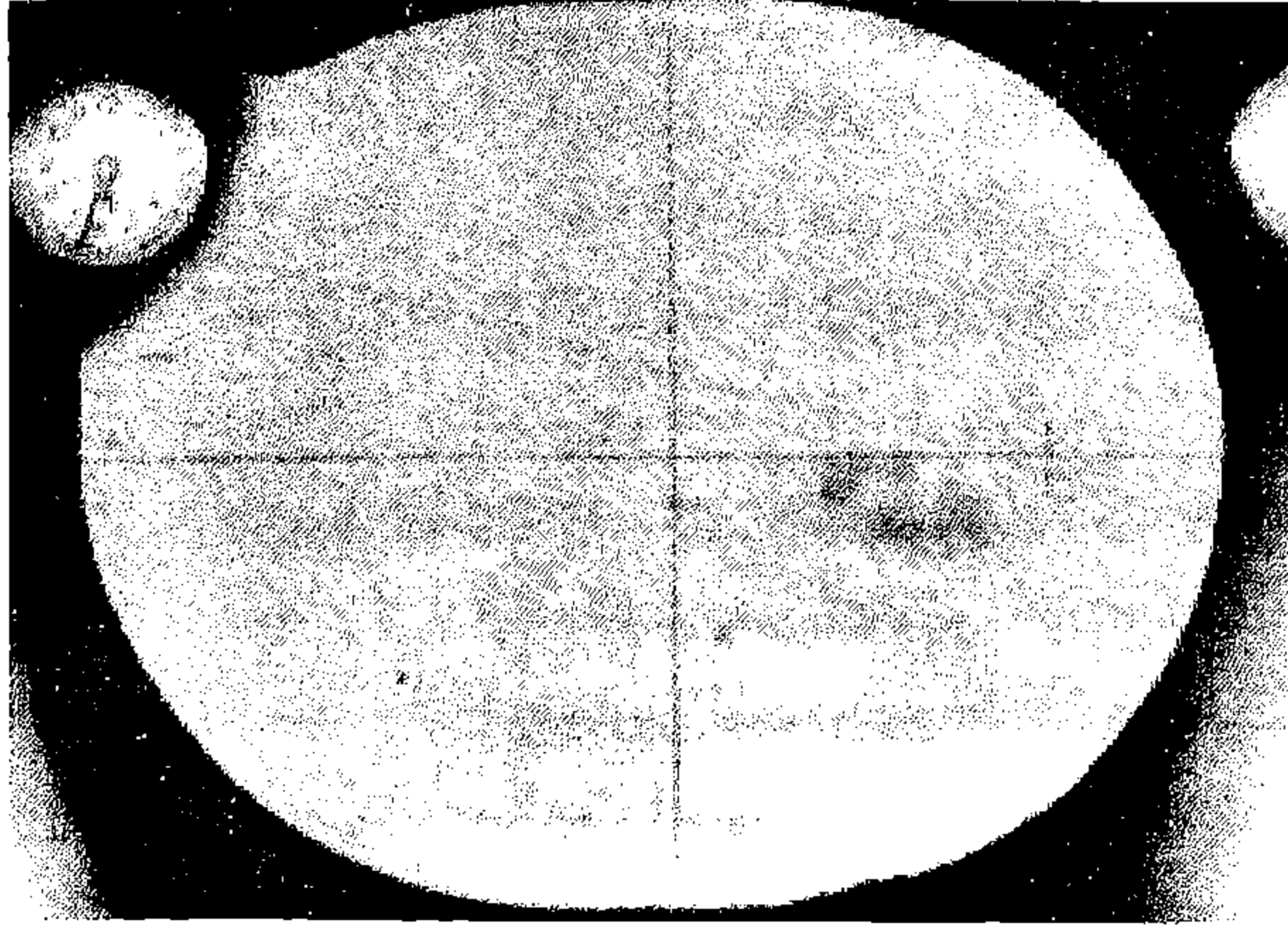


والعرق لإسترداد الأرض والعرض .. وهذه الروح العظيمة هي مانفتقدها حاليا فقد كنا نشاهد وقتها مصر الحقيقية .. ولكي ندرك أهمية هذا العمل ودقته أن الدشّم وقفت شامخة أمام هجمات الإسرائيليين علينا ولم تصب إلا ببعض التلفيات البسيطة ..

« ثأر الشهيد »

الشهداء خلال حرب أكتوبر كانت لهم بطولات لم يعلمها أحد سألت عن الشهيد الذي أترفقه عليه فقال البطل « عكاشة » : هناك واقعة وطنية كان بطلاها الشقيقان « توفيق » و « حيدر

البطل عكاشة يحكي تفاصيل احدي المعارك



صورة من طائرة البطل عكاشة علي موقع اسرائيلي

دبوس» حيث إستشهد « توفيق
« خلال حرب ٦٧ .. حيث لم يمنح
الفرصة للدفاع عن نفسه مما سبب
غصة في نفس شقيقه « حيدر »
.. وكنت و«حيدر» نقوم بالتدريس
في الكلية الجوية .. فطلبنا نقلنا
إلى المقاتلات .. وهددنا بالخروج من
الكلية إذا لم ينفذ طلبنا.. وبعد
ضغط كبير تم نقلنا إلى الأسراب
المقاتلة .. وفرح «حيدر» لأنه منح
الفرصة للأخذ بثأر مصر وشقيقه

من العدو .. وخلال حرب ٧٣ حرص علي أن يكون في مقدمة الطلعات التي تهاجم في
عمق سيناء .. وحقق نجاحا كبيرا وخلال إشتباك فوق مطار العريش إستشهد هو الآخر
ولحق بشقيقه .. كما توجد بطولات أيضا خلال حرب ٦٧ مثل الطيار « سعيد عثمان»
الذي حاول أثناء غارة علي مطار المليز القفز داخل طائرة والطيران بها لمواجهة العدو إلا
أنهم ضربوه علي الممر ونال الشهادة .. إضافة إلي المرحوم « فتحي سليم» الذي ضرب
طائرتي نور أطلس مظلات خلال ٦٧ .. وقتل فيهما حوالي ١٤٠ إسرائيلي .. وأستشهد
لدي عودته بالطائرة إلي مصر .. وهذه البطولات تحتاج لإبرازها وعرضها علي شبابنا
ليعلموا بأن أبطالنا ضحوا بأرواحهم لفداء مصر .. خاصة في هذا الوقت التي إنتشرت
فيه قصص الفساد والإنحلال التي يقوم بها بعض رجال الأعمال ..

« تأليف كتب »

وترتسم علامات الضيق علي وجه البطل طيار « عكاشة» للحظات ثم إستدرك قائلا :
أمام هذا الظلم الذي تعرض له أبطالنا خلال حروب ٦٧ والإستنزاف و٧٣ .. قممت بتأليف
عدة كتب حول البطولات التي قمنا بها خاصة الشهداء كنوع من الإحتجاج علي
جأهنا من وسائل الإعلام والتقصير من جانب الأدباء والفنانين .. وهذه الكتب بعناوين :
السيطرة الإسرائيلية في يونيو ٦٧ كمرجع عسكري والثاني : القوات الجوية المصرية –
مالها وما عليها.. والثالث : القفص الطائر- مجموعة قصصية من أدب الحرب .. والرابع
: صراع في السماء- الحروب المصرية الإسرائيلية ٤٨ – ٦٧ والخامس : جند من السماء-
الحروب المصرية الإسرائيلية ٦٧ – ٧٣ .. وتساءل الصقر « عكاشة» قائلا : متي تتحرك
وسائل الإعلام والأدباء لإبراز هذه البطولات وعرضها لشبابنا ؟ .. إن الذكرى السنوية

لنصر أكتوبر مناسبة طيبة لتحرك وسائل الإعلام ولقاء الأبطال وتسجيل بطولاتهم
لأنه من الصعب تذكرهم بدون ذلك ..

« السيرة الذاتية »

الإسم / محمد زكي عكاشة

١ - تخرج من الكلية الجوية عام ٦٢ .

٢ - أسراب المقاتلات

٣ - مدرس بالكلية الجوية .

٤ - أسراب المقاتلات القاذفة .

٥ - إدارة المخابرات الحربية .

٦ - مدرس بمعهد دراسات الحرب الجوية .

٧ - هيئة عمليات القوات المسلحة .

٨ - مستشار قائد القوات الجوية السودانية .

« الأوسمة والنياشين »

١ - نوط الشجاعة ٦٣ .

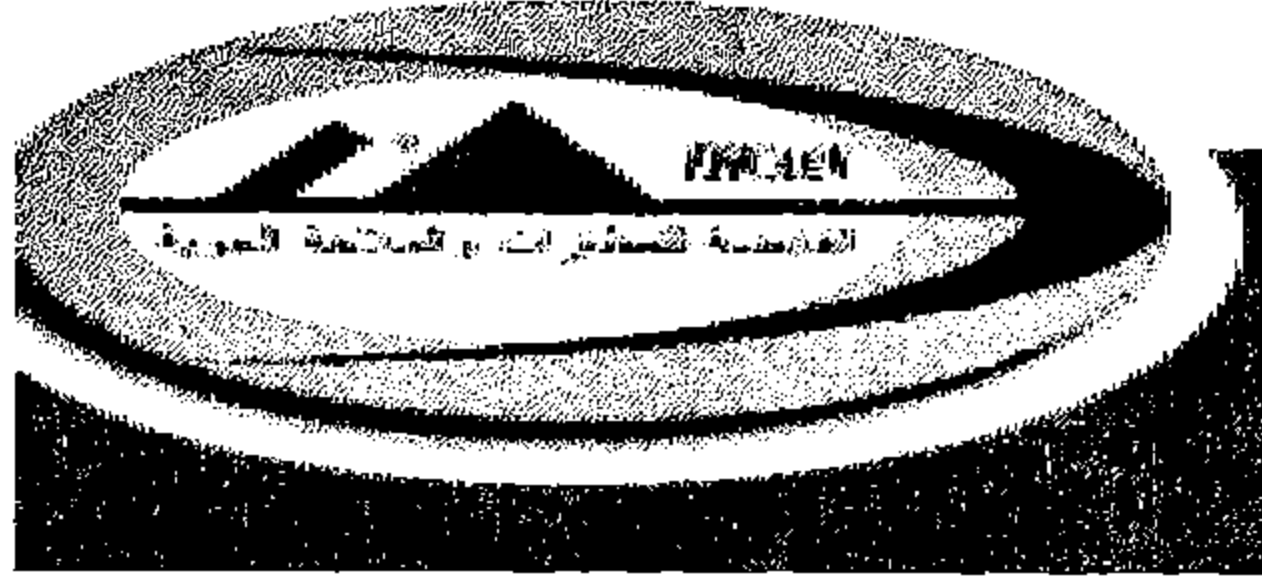
٢ - نوط الجمهورية من الطبقة الأولى مرتان عام ٦٩ .

٣ - ترقية إستثنائية لرتبة رائد طيار ٧٠ .

٤ - نوط الواجب عام ٧٣ ..



المهندس «إبراهيم مناع» وحكاية نجاح الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية



هذا القرار تغير مسمى
الهيئة إلي الهيئة
المصرية للرقابة علي
الطيران المدني وصدر
القرار الجمهوري رقم
٧٢ لسنة ٢٠٠١ بإنشاء
الشركة القابضة
للطيران والتي تعمل
وفقا لأحكام القانون
رقم ٢٠٣ لسنة
١٩٩١ الخاص بقطاع



المهندس " إبراهيم
مناع " رئيس الشركة
المصرية القابضة
للمطارات والملاحة
الجوية هو أحد أبطال
حرب أكتوبر والذين
بذلوا الجهد والعرق
خلال الحرب .. وقد أثبت
جداره عندما تولى
قيادة الشركة وحقق
إنجازات عديدة بفضل

الأعمال وفي ١١ مارس ٢٠٠٢ صدر القرار
الجمهوري رقم ٥٦ لسنة ٢٠٠٢ بتنظيم
وزارة الطيران المدني حيث تم فصل
جهات وهيئات الطيران المدني عن وزارة
النقل ويتم إنشاء وزارة الطيران المدني
ويتبعها عدة شركات وجهات علي
رأسها الشركة القابضة للمطارات
والملاحة الجوية لتبدأ مرحلة عبور في
قطاع الطيران ..

نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي كل
الشركات والقطاعات التابعة له ..

وتعد الشركة القابضة هي صاحبة
الفضل في تحقيق النهضة في
المطارات المصرية .. وكانت بدايتها
عندما صدر قرار رئيس الجمهورية رقم
٧١ لسنة ٢٠٠١ بإعادة تنظيم الهيئة
المصرية العامة للطيران المدني ورئاسة
قطاع الطيران المدني وطبقا لأحكام

الفصل الحادي عشر

الطيار البطل

« حسن عبدالرحمن أبو غنيمة »



(إن أول توفيق من الله هو ما حدث
خلال الضربة الجوية الأولى .. حيث
كان يتوقع العدو وخبراء العسكرية
أن تكون خسائر مصر من الطائرات
في أول ضربة جوية لإسرائيل كبيرة
لا تقل عن ٥٠ ٪ من الطائرات المصرية
.. ولكن بفضل الله عادت طائراتنا
دون خسائر تذكر .. وشعر الجميع أن
الله معنا .. يرعانا بجنوده التي لم
يرها أحد .. ولكن شعرنا بها وهو
ما شعرت به خلال المواجهات التي تمت
مع العدو .. خاصة عند تنفيذ إحدى
المهام القتالية لضرب أحد المطارات
الإسرائيلية في عمق سيناء حيث
كان محاطا بسياج من المدفعية
والصواريخ المضادة للطائرات ورغم
ذلك تمكنت من ضرب المطار ثم العودة
سالمًا) ..

من أقوال الطيار البطل

« حسن عبدالرحمن أبو غنيمة » ..

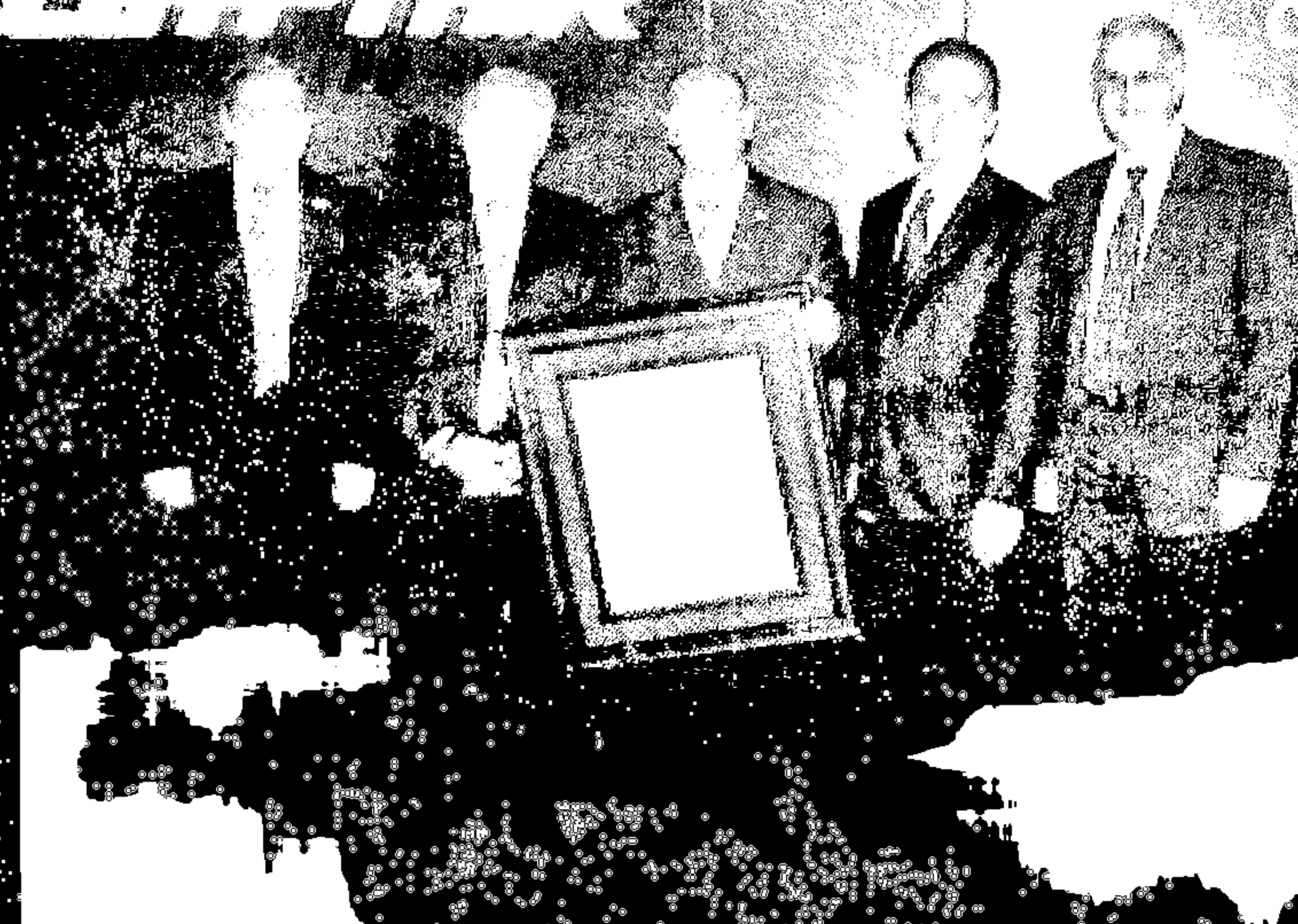
الفريق / أحمد شفيق أثناء إلقاء
كلمة الترحيب في حفل

احتفالية عالمية
بمصر
للطيران على
شهادتين دوليتين
في مجال
الصيانة والتدريب



EGYPTAIR

Celebration of
EGYPTAIR
for acquiring the Certific
FAA in Maintenance
& IAA in Training
11th of April 2010



«من هو»

اللواء طيار «حسن عبدالرحمن أبوغنيمه» من مواليد عام ٥٠.. تدرج في عمله قائدا للمقاتلات القاذفة .. ثم قائد سرب ووحدته .. حتي وصل إلي رئاسة شئون الضباط في القوات الجوية.. ثم إنتقل إلي وزارة النقل أمينا عاما لها .. ثم وزارة الطيران المدني حيث حقق إنجازات متواصلة خلال فترات عمله .. وحصل خلال عمله بالقوات الجوية علي عدة أوسمة ونياشين مقابل ما قدمه من خدمات للوطن ..

«الإلتحاق بالقوات الجوية»

ولبطلنا «أبوغنيمه» حكاية مع دخوله الكلية الجوية .. يقول عنها بعد نكسة ٦٧ وإعلان الرئيس الراحل «جمال عبدالناصر» التنحي عن الرئاسة .. دخلت إلي حجرتي وبكيت بطريقة هستيرية .. وقررت المشاركة في تحرير أرضنا وحماية عرضنا .. لذلك



البطل أبوغنيمه في مكتبه مع الكاتب

قررت التقدم لدخول إحدى الكليات العسكرية .. وكان قد تقدم لدخولها في هذه العام ٢٢ ألف طالب .. وبعد إختبارات صعبة في اللياقة الصحية والرياضية .. تم إختيار ٢١٥ طالباً لائقاً .. ثم تم إختيار ٧٠ فقط منهم ليدخلوا الكلية الجوية وتدريبهم على طائرات مقاتلة .. كنت من بينهم وبدأنا في ٢١ أكتوبر ٦٧ عمليات التدريب الشاقة وفوجئنا بقائد جديد للكلية الجوية وهو العقيد طيار « حسني مبارك » .. حيث تم تكليفه وقتها بتدريب أطقم طيارين للمقاتلات ليكونوا نواة للقوات الجوية .. وفوجئنا بالعقيد « حسني مبارك » يستيقظ مبكراً قبل الفجر ليكون لنا قدوة في الوطنية وأسوة في الانضباط العسكري .. وفي عام ٦٩ تخرجت في الدفعة ٢٣ .. وبدأنا بالفعل في تنفيذ مهام قتالية خلال حرب الإستنزاف ..

« بطولات الإستنزاف »

وحول حرب الإستنزاف يقول البطل « أبو غنيمه » : تعد السنوات الست التي أعقبت النكسة وحتى حرب أكتوبر من أفضل سنوات مصر .. حيث كانت كل الإمكانيات مسخرة من أجل هدف واحد وهو الإعداد للمعركة .. وساد وقتها شعار « لاصوت يعلو فوق صوت المعركة » .. وبالفعل نجحنا في توفير كل الإمكانيات لتحقيق النصر خلال



البطل ابو غنيمه الأول من اليمين بصحبة مجموعة من الطيارين

حرب أكتوبر .. ولقد شاهدهت خلال هذه الفترة كل الشعب المصري يستعد لرد الهزيمة وإستعادة الأرض .. وإستطاعت القوات الجوية تخريج أكبر عدد من الطيارين وفي وقت ضيق جدا .. وكانت عمليات التدريب شاقة جدا وفقدنا خلالها عددا كبيرا من الشهداء .. كما شهدت حرب الإستنزاف بطولات عديدة كما حققنا إنتصارات عظيمة بفضل شجاعة هؤلاء الشهداء .. وعانينا كثيرا من إبلاغ أهالي الأبطال بإستشهادهم خلال حرب الإستنزاف ..



الطيار الشهيد فاروق اسماعيل

« أول مواجهة مع العدو »

وحول أول مواجهة من العدو يقول البطل « أبوغنيمة » : كنت أقود عقب تخرجي طائرة مقاتلات قاذفة من طراز سوخوي ٧ وتم تكليفي مع سرب مكون من ١٢ طائرة في عام ٧١ بأول مهمة في عمق سيناء وهي ضرب مطار المليز وقواعد صواريخ الهوك .. وكانت المواجهات خلال حرب الإستنزاف تتميز من ناحيتنا بالمفاجأة .. وأقلع سربي الذي كان يقوده المرحوم « عبدالله الأسطي » .. وكنت مكلفا بضرب ممرات مطار المليز وبعد عبور القناه علي إرتفاع أقل من ٣٠ مترا نجحنا في ضرب الأهداف وتدميرها وعادت كل الطائرات دون أية تلفيات أو إصابات حيث لعبت المفاجأة دورها في مباغتة العدو ..

« موعد الحرب »

وعن معرفته موعد الحرب قال البطل :

كنت وقتها في دورة تدريبية مع عدد من الطيارين المصريين في موسكو .. حيث كان يتم وقتها تنفيذ خطة إستراتيجية محكمة لخداع العدو .. حيث تم قبل الحرب نشر خبر عن بعثة من القوات الجوية إلي الإتحاد السوفيتي وأخري لأداء العمرة .. وبعد قيام الحرب عدنا بسرعة إلي مصر وتوجهت من المطار لقيادة المقاتلات بدلا من العودة إلي منزلي .. وبدأت

في تنفيذ عمليات تم تكليفي بها حيث كنت أقود مقاتلة قاذفة وحقت مع زملائي عمليات ناجحة في عمق سيناء..

« توفيق من الله »

وحول التوفيق الذي واجهه خلال الحرب يقول البطل « أبوغنيمة » : إن أول توفيق من الله هو ما حدث خلال الضربة الجوية الأولى .. حيث كان يتوقع العدو وخبراء العسكرية أن تكون خسائر مصر من الطائرات في أول ضربة جوية لإسرائيل كبيرة لاتقل عن ٥٠ ٪ من الطائرات المصرية .. ولكن بفضل الله .. عادت طائرتنا دون خسائر تذكر .. وشعر الجميع أن الله معنا .. يرعانا بجنوده التي لم يرها أحد .. ولكن شعرنا بها وهو ما شعرت به خلال المواجهات التي تمت مع العدو .. خاصة عند تنفيذ إحدى المهام القتالية لضرب أحد المطارات الإسرائيلية في عمق سيناء حيث كان محاطا بسياج من الدفعية والصواريخ المضادة للطائرات .. ورغم ذلك تمكنت من ضرب المطار ثم العودة سالما ..

« أصعب اللحظات »

وعن أصعب اللحظات التي واجهته خلال الحرب قال « أبوغنيمة » : كانت لحظة إستشهاد زميلي وزوج شقيقتي « فاروق إسماعيل » .. عندما تعرضت طائرته لحادث أستشهد فيه .. وشاهدت ذلك وكانت لحظة مؤلمة .. حيث قمت بإعداد جثمانه للدفن .. ثم بعد ذلك توجهت إلي شقيقتي وأخبرتها بما حدث



أبو غنيمة الأول من اليسار وجواره الشهيد فاروق

.. وهذه اللحظة تكررت خلال تواجدي في القوات الجوية .. حيث نحمل أرواحنا لحماية الأرض والعرض في كل وقت ..

« روح أكتوبر »

وحول كيفية إسترجاع روح أكتوبر قال « أبوغنيمة » : إن روح أكتوبر تتمثل في قيم الفداء

والتضحية والعمل بهمة من أجل رفعة الوطن دون النظر لمقابل ما يبذله الفرد .. ولا بد أن يشعر الشباب بالانتماء لبلده ويجب علينا عدم لوم الأجيال الجديدة لأنها نتيجة لأعمالنا .. ويجب علينا زرع هذه الروح في أولادنا .. وواجب علي كل أسرة ومدرسة وجامعة العمل علي زرع هذه الروح لتعود للشباب .. ولقد تم إسترجاع هذه الروح في وزارة الطيران بقيادة أحد أبطال أكتوبر وهو الفريق طيار « أحمد شفيق » وإستطعنا تحقيق إنجاز جديد في قطاع مهم من قطاعات التنمية في مصر .. وإذا كان الحظ لم يساعدني في العمل مع البطل الطيار « أحمد شفيق » خلال حربي الإستنزاف وأكتوبر إلا أنني تشرفت بالعمل معه عندما إختارني وهو قائدا للقوات الجوية للعمل رئيسا لشئون الضباط بالقوات الجوية ثم في وزارة الطيران المدني ..

« أسرة أبوغنيمة »

البطل « حسن أبوغنيمة » لم يكن لوحده في أسرته التي قدمت نموذجا وطنيا نادرا في الفداء والتضحية .. حيث قدم الحاج « عبد الرحمن أبوغنيمة » والقادم من محافظة المنيا إلي القاهرة منتصف القرن الماضي أسرة أبطال .. ساهم ثمانية منها في تحقيق نصر أكتوبر .. الأسرة لم تقدم نموذجا عائليا يجب أن نفتدي به فقط .. ولكنها حققت رقما قياسيا في عدد مشاركيها في نصر أكتوبر .. لم تحصل علي حقها من التكريم .. قد يكون ذلك تقصيرا من الإعلام .. وكان من الضروري تكريم الأبطال من خلال عرض حكاية أسرة « أبوغنيمة » لنتخذها قدوة في إنكار الذات والسعي لبذل الجهد لرفعة مصر .. في وقت نحن أمس الحاجة فيه لنماذج طيبة .. بعد إمتلاء صفحات الحوادث في وسائل الإعلام بنماذج عائلات تتقاتل وأسر تتناحر..

« الجبهة الداخلية »

ولقد أصابني حيرة بمن أبدأ من الأبطال الثمانية .. ولكنني سأبدأ بمن قام بتأمين وحماية الجبهة الداخلية حيث ساهم الإبن « علي أبوغنيمة » في تأمين وحماية الجبهة الداخلية .. حيث عمل وقتها رئيسا لمباحث أحد أحياء القاهرة الشهيرة .. وشارك في تأمين العديد من العمليات .. وساهم بمجهود كبير في ذلك .. بينما لعب شقيقه الطيار « حسن أبوغنيمة » والذي كان يقود طائرة الميج ٢١ .. دورا كبيرا في تأمين أجواء الجبهة الداخلية .. وكان وقت قيام الحرب في دورة تدريبية لقيادة الطائرة الجديدة الميج ٢٣ في موسكو .. حيث حصلت مصر علي أول صفقة منها خارج حلف وارسو .. ثم عاد بسرعة إلي مصر للمشاركة في عمليات الحرب بعد بدايتها .. وكانت له إسهامات عديدة في عمليات الحرب ..

« تخطيط مبارك »

يقول الطيار « حسن » : فور قيام الحرب عدنا بسرعة من روسيا إلى مصر .. ولم نذهب إلى منازلنا حيث تسلمنا الطائرة الجديدة وقمنا بطلعات لحماية الأجواء المصرية وقت الحرب .. ولعبنا دورا كبيرا في ذلك .. حيث كانت الطائرات الإسرائيلية تخاف من مواجهتنا .. وذلك للأمكانيات الهائلة للطائرة .. وفرضنا سيطرتنا على الأجواء وسجلنا ملحمة بطولية خلال المعركة .. بفضل روح أكتوبر والتخطيط الجيد للمعركة .. خاصة في القوات الجوية التي لعب قائدها « حسني مبارك » دورا مؤثرا في تطويرها .. بداية من التدريب الشاق للطيارين إلى تزويدها بأحدث الأسلحة والطائرات ..

« الشهيد فاروق »

من بين أعضاء الأسيرة كان الطيار « فاروق إسماعيل » .. زوج الابنة « أميرة أبو غنيمة » والذي كان نفس دفعة شقيقها « حسن » .. وكان « فاروق » يقود طائرة طراز « سوخوي » .. وشارك في حرب الاستنزاف .. وقام ببطولات عديدة كما شارك في حرب أكتوبر ضمن

سرب الشهيد « عاطف السادات » .. وقام بتنفيذ عمليات كثيرة لتدمير مواقع العدو في سيناء .. كما إشتبك في مواجهات عديدة مع طائرات العدو .. وكان حريصا على نيل الشهادة بقدر حرص العدو على حياته .. وحزن جدا لأنه لم ينل الشهادة خلال حرب أكتوبر .. ولكن



أبو غنيمة والشهيد فاروق ومجموعة من الأبطال

الله أراد أن يحقق أمنيته .. وفي إحدى العمليات التدريبية بعد الحرب .. تعرضت طائرته لحادث وأستشهد .. وكان الطيار « حسن أبو غنيمة » أول من شاهد جثمانه الطاهر .. ووجده مبتسما .. وحرص على تحقيق أمنيته للدفن بمقابر الشهداء في صلاح سالم .. وكانت لحظة صعبة عليه أثناء إبلاغ شقيقته .. إلا أنها تعاملت مع الأمر بصبر وإيمان وركزت حياتها على تربية ابنته الوحيدة ..

« الثغرة »

لعب المقدم « محمد أبو غنيمه » والذي تولى قيادة وحدة دفاع جوي لتأمين لواء مدرعات دورا كبيرا في مواجهة قوات العدو ومناوشته أثناء الثغرة .. وكان لوحده صولات وجولات خلال حرب أكتوبر .. وساهم في تأمين عبور العديد من المدرعات إلى الضفة الشرقية

للقناة .. كما شارك شقيقه « صلاح أبو غنيمه » في حماية أجواء منطقة البحر الأحمر والغردقة .. حيث تخرج من الكلية متخصصا في الدفاع الجوي .. وساهم في نشر شبكة صواريخ إعترضت تحركات طائرات العدو في الجبهة الشرقية والجنوبية وساهم في تحقيق النصر ..

« الإمداد والتموين »

لعب الشقيقان « أحمد أبو غنيمه » و « عز الدين أبو غنيمه » دورا كبيرا في المشاركة في عمليات التموين والإمداد لقواتنا المسلحة .. قبل وأثناء الحرب .. حيث تخرجوا من كلية الضباط الإحتياط قبل سنة من بدء الحرب .. حيث عمل « أحمد » في تزويد الخطوط الأمامية

عز الدين شقيق البطل ومشاركة في أكتوبر

بالمياه والطعام والأسلحة والذخيرة .. بينما يقول « عز الدين » الذي عمل في سلاح النقل عن أيام الحرب : لقد كانت أيام فخر وعز عشنا فيها أفضل أوقات مصر .. حيث لم نعبر من شاطئ القناة الغربي إلى الشرقي فقط .. ولكن عبرنا من الذل والمهانة إلى العزة والكرامة .. وما زالت أذكر بالفخر هذه الأيام .. حيث كنت مكلفا بنقل دبابات العدو ومدرعاته المدمرة من الخطوط الأمامية إلى الداخل .. وتنظيف الطرق والممرات منها حتي لاتعترض تقدم مدرعاتنا وقواتنا .. وتبين مدي دقة ضربات رجالنا البواسل .. وعايشت وقت الحرب ملحمة بين كل الأفراد .. بداية من الجنود والضباط والقادة .. حيث كنا نجلس سويا علي الأرض وقت الإفطار في شهر رمضان المبارك لتناول الطعام سويا ويحرص كل فرد علي خدمة الآخر .. حيث حرص العديد من الأبطال علي مواصلة صوم رمضان رغم رخصة الإفطار في الحرب ..

« ضوء سيجارة »

ويتذكر « عز الدين » أهم ملامح أيام النصر ويقول : كننا ننقل الكثير من مدرعات العدو ودباباته المدمرة .. وكانت بكميات كبيرة تفوق بكثير ما تدمر من معداتنا ..



الجمسي يصافح مجموعة من الابطال بينهم الشهيد فاروق

كما كنا نشاهد الكثير من مواقع الإشتباكات التي حدثت في المواجهات مع العدو .. وكنا نحرس علي تنفيذ مهامنا مع آخر ضوء وحتى أول ضوء .. ولكي نقهر الظلام الدامس .. لجأنا إلي حيلة ذكية .. من خلال إشعال سيجارة لنهتدي بشعلتها ليلا لرفع مانقوم بنقله علي عربات النقل والجرارات العملاقة حتي لاتدركنا طائرات العدو ..

« ريط »

مازال سجل الأبطال ممتلئا .. حيث شارك « إسماعيل الأنصاري » زوج الشقيقة « عفاف أبو غنيمه » في حروب ٦٧ والإستنزاف وأكتوبر كضابط إحتياط .. وساهم بدور كبير في تحقيق النصر من خلال مشاركته مع وحدته التي كانت تشارك في الريط بين الخطوط الأمامية والخلفية .. كما لعب الإعلامي « حازم فودة » زوج الشقيقة « زينب أبو غنيمه » دور كبير في تغطية الحرب إعلاميا خلال عمله بوكالة أنباء الشرق الأوسط .. وكانت له مساهمات في حرب التمويه والخداع الإعلامية التي سبقت الحرب وساعدت علي خداع العدو وإخفاء موعده الحرب .. وهو جهد لا يقل أهمية عن المشاركين في الميدان ..

إنها حقاً عائلة محترمة وأسرة أبطال .. لهم منا كل التحية .. ونتمني أن يتخذها البعض قدوة لإنكار الذات وخدمة مصر دون إنتظار للمقابل ..



الفصل الثاني عشر

الطيار البطل

«محمد عادل الرافي»



محمد عادل الرافي

« لقد وجدنا توفيقاً من الله في هذه الضربة .. حيث إكتشفت مدمرة إسرائيلية كانت في رأس محمد .. أطلقت علي طائرتي كميات كبيرة من النيران المركزة بمدفعتها وصواريخها .. وحدثت معجزة وهي كل ضرباتها تلاشت ولم نصب بشيء .. وكانت قدرة الله سبحانه وتعالى كبيرة في هذه الواقعة .. ونجحنا في تدمير المطار ومبني رادار للاتصالات .. مما أدى إلي شلل القيادة الإسرائيلية في هذه المنطقة .. وإستطعنا العودة سالمين دون أية خسائر ..

من أقوال البطل

« محمد عادل الرافي » ..

المهندس «عبدالعزیز فاضل» وحكاية نجاح شركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية



والأجزاء الميكانيكية للطائرات كما تقوم الشركة بعدة أنواع من الصيانة المجدولة وغير المجدولة للطائرات والكشوفات المختلفة وإصلاح الهياكل بالإضافة إلى خدمات الأبحاث الفنية والتخطيط ..

وتقدم الشركة خدمة الصيانة اليومية علي مدار ٢٤ ساعة طوال أيام الأسبوع وذلك بفضل العمالة المدربة الماهرة التي تعمل بروح أكتوبر التي أوجدها فيهم رئيسهم مدافع معظم شركات الطيران للإستعانة بخبراتهم حيث وصل عدد عملاء الشركة إلي أكثر من ٧٠ شركة طيران عالمية وقد حصلت الشركة علي عدد من شهادات الإعتماد الدولية في مجالات الجودة والسلامة ..



المهندس " عبدالعزیز فاضل " رئيس شركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولي قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي الشركة ..

وتعد الشركة من أفضل شركات العالم في توفير عمليات الصيانة في الطائرات والمحركات بكل طرازاتها .. وهي تعد من أوائل الشركات في الشرق الأوسط وأفريقيا في مجال خدمات صيانة الطائرات حيث تمتلك الشركة بهناجر فنية لصيانة عدة أنواع من الطائرات والمحركات

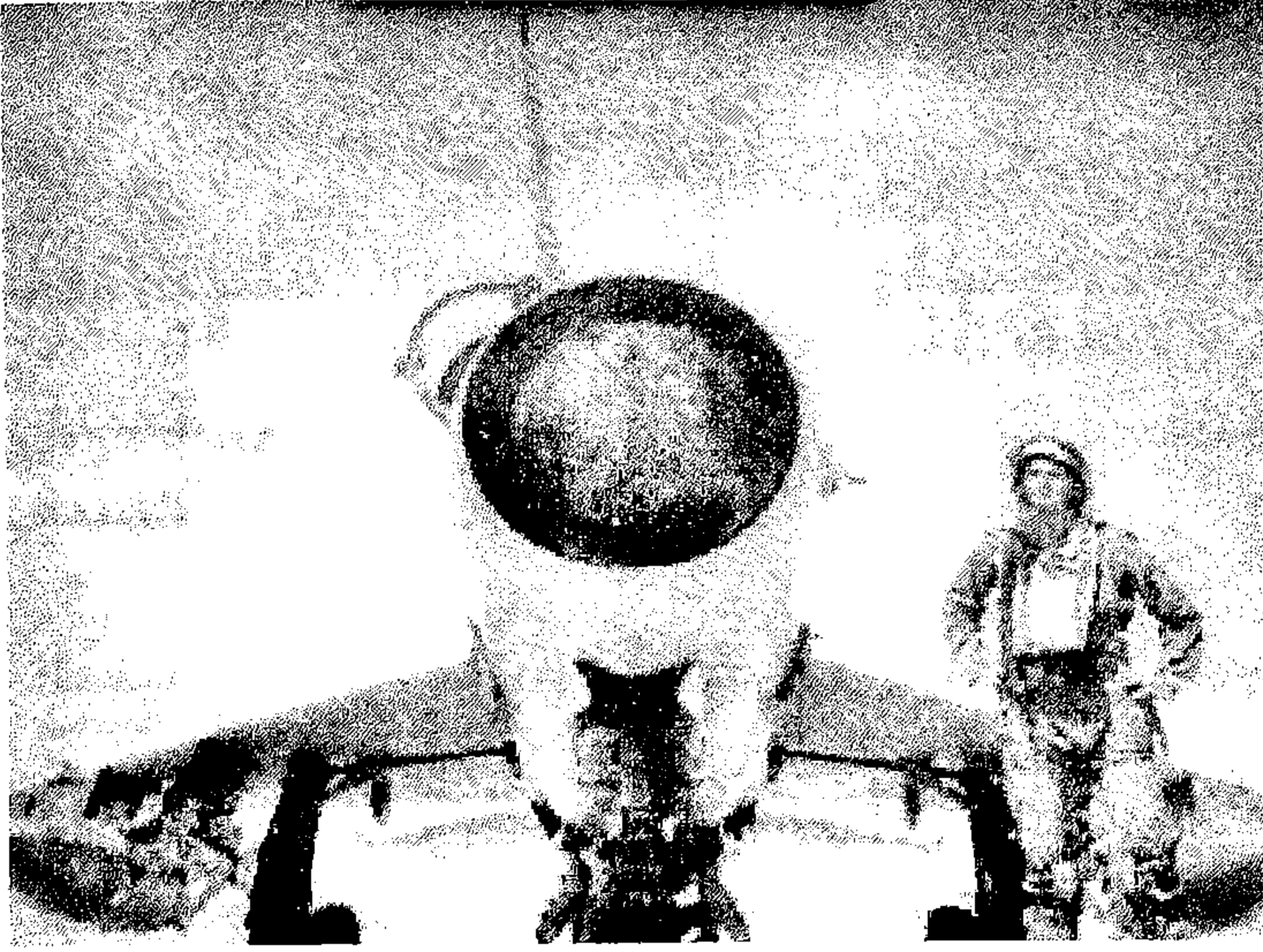


البطل الرافعي مع الكاتب

« من هو »

العميد طيار « محمد عادل الرافعي » من مواليد ٤٩ .. حصل علي دورات تدريبية ودراسات في القوات الجوية .. وتدرج في الترقية بداية من ضابط في سرب إلي رقم ٢ في السرب .. ثم تم تحويله من مقاتلات بعد الإصابة في أكتوبر إلي قائد نقل جوي .. ثم نائب قائد القوات الجوية لشئون العمليات لمدة ١٢ عاما .. ثم خرج من الخدمة عام ٩٢ لظروف أسرية خاصة .. والتحق بعد ذلك بشركة مصر للطيران للخطوط الجوية لمدة ١١ عاما .. ثم إنتقل بعد ذلك إلي شركة الشحن الجوي كقائد لطائرات شحن حتي عام ٢٠١٠ .. جاءت مقابلتي معه بالصدفة .. أثناء تواجدي في مكتب اللواء طيار « حسن أبوغنيمة » أمين عام وزارة الطيران بمقر الوزارة .. فوجئت بحضور « الرافعي » لزيارة « أبوغنيمة » بصفته من دفعه واحدة وكانت لهما ذكريات طيبة .. يقول البطل عن نفسه .. دخلت كلية الطيران عام ٦٧ .. حيث كان الإلتحاق بها هدفا وأملا كبيرا حيث يوجد في أسرتي ١٢ طيارا ١١ منهم شاركوا في حرب أكتوبر .. ومن بينهم الفريق طيار « عبدالمجيد الرافعي » .. وشقيقي الطيار « إبراهيم مجدي الرافعي » .. و « يحيي الرافعي » .. و « شريف الرافعي »

« .. و » يسري الرافي « .. و » حسن الرافي « .. و » محمد متولي « .. وكان هذا العدد الكبير بسبب الروح الوطنية المنتشرة في هذا الوقت والإيمان القوي إلي جانب البنيان الجسماني القوي للأسرة .. ورغم أن أسرتي رفضت إلتحاقني بالقوات الجوية لوجود عدد كبير من العائلة .. إلي جانب إتخاذ الإجراءات اللازمة لسفري إلي سويسرا لدراسة الهندسة فيها إلا أنني صممت علي الإلتحاق بالكلية الجوية .. وأراد الله لي أن أنجح في مساعي حيث يتطلب عمل الطيار عزيمة وقوة كبيرة وصبر وإيمان وجرأة وهي أشياء مهمة لأي شاب يرغب في العمل كطيار مقاتل .. وأحمد الله أنني إستطعت الطيران منذ التخرج وحتى ٢٠١٠ .. حيث تدرجت في القوات المسلحة حتي عام ٩٢ .. ثم إلتحقت بعد ذلك بمصر للطيران للعمل كطيار مدني علي طائرات الشحن ..



احمد المنصوري بجوار طائرته

« مواجهة مع العدو »

ويواصل البطل « الرافي » « شهادته قائلاً : بعد تخرجي في بداية عام ٦٩ .. بدأت في تنفيذ مهام علي طائرة ميغ ٢١ .. كنا ننفذ طلعات حماية مستمرة حتي حرب أكتوبر .. وكنا نحمي طائراتنا التي تقوم بالدخول إلي سيناء لتصوير المواقع العسكرية فيها وإستطلاع الأوضاع فيها .. ونجحنا في توفير

الحماية للقوات الأرضية ولطائرات الإستطلاع والإنزال .. وقامت بعض الطائرات بقيادة الطيارين « نبيل شكري » و « أحمد المنصوري » من مواجهة طائرات العدو .. وكانت مرحلة الإستنزاف مهمة جدا لبناء الجيش وإعادته إلي قوامه الطبيعي .. ونجحنا في ذلك من خلال العزم والإصرار والإيمان .. وحققنا الهدف من إعادة البناء ومن المستحيل أن نشتبك في حرب مع العدو بدون تحقيق النصر .. وكان ذلك من أهم أسباب تحقيق النصر في أكتوبر .. حيث إشتركنا فيها بروح جبارة وكل فرد من الأبطال شارك في الحرب وهو يحمل روحه علي يده ولم يلق بالا للموت ..

« موعـد الحرب »

وعن توقيت معرفته بموعـد الحرب قال : فوجئنا بعد ظهر يوم السبت ٦ أكتوبر العاشر من رمضان بالقيادة تخبرنا بالإستعداد قبل موعـد الحرب بنصف ساعة فقط .. حيث كنا تدريبنا كثيرا علي تنفيذ مهام محددة في حالة نشوب الحرب مع العدو .. وكنت وقتها صائما فأخذت ورقة وكتبت عليها «إن مت يأمي ماتبكيش بسأموت علي شان بلدي تعيش » .. وأعطيتهـا لأحد الزملاء علي الأرض .. وأخبرته لو لم أعد بطائرتي خلال اليوم الأول من الحرب أرجو تسليمها إلي والدتي .. وكذلك فعل العديد من الأبطال الذين تسابقوا علي المشاركة في الضربة الأولى ..

« أول مهمة في الحرب »



الطيار البطل أحمد الوكيل

وعن أول مهمة قتالية خلال اليوم الأول من الحرب قال : كانت المهمة ضرب مطار « رأس نصراني » مطار شرم الشيخ حاليا .. حيث توجهت ضمن تشكيل قتالي من ثماني طائرات في الساعة الثانية ظهرا .. إلي مطار « رأس نصراني » وكان ترتيبي الثامن فيه .. حيث كان معي رئيسا للسرب المرحوم الطيار « عصام صادق » .. وكان معه الطيار « أحمد الوكيل » و « تيمور إحسان » و « شريف سامي » والأربعة الآخرون هم « وفائي السيد » و « حازم حفني » و « حمادي » وأنا ..

وتوجهنا إلي البحر الأحمر في طريقنا إلي مطار « رأس نصراني » وعلي إرتفاع زيرو ..

« توفيق الله »

وحول مدي نجاح الضربة قال البطل « الرافعي » : لقد وجدنا توفيقا من الله في هذه الضربة .. حيث إكتشفت مدمرة إسرائيلية كانت في رأس محمد طائراتنا فأطلقت كميات كبيرة من النيران المركزة بمدفعتها وصواريخها علينا .. وحدثت معجزة وهي كل ضرباتها تلاشت ولم نصب بشيء .. وكانت قدرة الله سبحانه وتعالى كبيرة في هذه الواقعة .. ونجحنا في تدمير المطار ومبني رادار للإتصالات .. مما أدى إلي شلل القيادة الإسرائيلية في هذه المنطقة .. وإستطعنا العودة سالمين دون أية خسائر .. حيث قام سرب آخر من أربع طائرات بالتوجه إلي المطار للتأكد من ضربه بالكامل والتعامل معه في حالة عدم تحقيق تدمير كامل .. وفي هذا السرب كان يوجد الطيار الشهيد « صبحي



الشهيد صبحي الشيخ

الشيخ « الذي شاهد ٤ طائرات فانتوم إسرائيلية تحاول الخروج من دشمة بالمطار إلي الممر .. لتقوم بعمليات ضدنا فقام الشهيد بعملية إستشهادية .. حيث ضرب بطائرته مدخل الدشمة .. ويدمر الطائرات الفانتوم في شجاعة غير مسبوقة .. وضحي بروحه من أجل تحقيق النصر لمصر .. وكانت هذه الروح الشجاعة والوطنية هي السائدة وسط الجنود والضباط المصريين .. وكان لها فعل السحر في الحرب .. وتحقيق النصر علي عدو تلقي دعما من عدة دول ..

« أكثر خطورة »

وصمت البطل « الرافعي » للحظات وكأنها يسترجع ما حدث قبل ٣٧ عاما ثم قال : إن ذكريات أول أيام الحرب لا تنسي .. وأتذكر بعد عودتنا من أول مهمة أن طلبت القيادة منا إستعداد أربعة طيارين للقيام بمهمة أخرى أكثر خطورة من المهمة الأولى للتأكد من تنفيذ ضربات

في مواقع مختلفة في سيناء .. وكنت أحدهم وفعلنا كل الإجراءات للإستعداد لهذه المهمة ونفذناها بكل دقة وكانت رعاية الله معنا حيث عادت الأربع طائرات سليمة دون خسائر .. ولقد نجحت هذه الضربات في شل جميع مقار القيادة الإسرائيلية .. وإستمرت طلعاتنا بشكل يومي طوال ١١ يوما وتمكن سربي من تنفيذ ٥٦ مهمة قتالية في عمق سيناء .. وكان توفيق الله كبيرا في كل هذه المراحل .. وكنا نؤمن بالآية القرآنية الكريمة « وما رميت إذ رميت ولكن الله رمي » ١٧ الأنفال .. والآية الكريمة « وأنزل جنودا لم تروها وعذب الذين كفروا وذلك جزاء الكافرين » ٢٦ التوبة .. حيث شعرنا بوجود جنود كانت تؤازرنا في الحرب .. ونجحنا في إفشال كل محاولات طائرات العدو لضرب مطاراتنا أو مقار القيادة .. وتم التعامل معهم قبل الوصول إلي أهدافها .. حيث تم إسقاط طائرات منها ومطاردة الطائرات الأخرى التي اضطرت لإلقاء حمولتها من الذخيرة بعيدا عن أهدافها .. وكان توفيق الله كبيرا عندما تلاشت ضرباتهم .. وطاشت صواريخهم التي سقطت دون تحقيق أهدافها في المطارات المصرية ..

« أصعب مواجهة »

وعن أصعب لحظات المعركة قال الطيار « الرافعي » : أصعب لحظات الحرب كان في يوم ١٧ أكتوبر .. حيث قمت بطلعة من المطار ضمن سرب من المقاتلات لدعم طائرات مصرية في مواجهة مع طائرات العدو فوق بورسعيد .. حيث كانت معركة جوية حامية فوق المدينة

الباسلة .. وتوجهنا للتعامل مع طائرات العدو التي تسعى لضرب المدينة الباسلة .. وكنت ضمن تشكيل من ثماني طائرات .. وعندما وصلنا فوجئنا بتشكيل إسرائيلي مكون من ٣٦ طائرة مقاتلة .. ورغم أن الموقف كان صعبا حيث كنا ثماني طائرات في مواجهة ٣٦ طائرة إلا أننا لم نخف .. وبدأنا في التعامل مع طائرات العدو .. وتم الإشتباك مع الطائرات التي تخمي الطائرات التي تضرب بورسعيد .. وكانت صواريخ العدو تدور حولنا لإصابتنا ولكن كان الله معنا .. وقمنا بالإشتباك مع طائرات ميراج عليها علامات دولة جنوب أفريقيا .. وشاهدنا ذلك ونحن في طائراتنا مما يدل على سوء الموقف الإسرائيلي وإضطرابهم للإستعانة بطائرات من دول أخرى .. ولم يسعفهم الوقت لتغيير شعار وعلم جنوب أفريقيا من الطائرات المقاتلة .. وخلال المواجهة فوجئت بإحدى طائرات العدو تتخذ وضعا لضرب طائرة زميلي في السرب .. فقامت بتحذيره للإنتباه حيث قام بعمل مناورات للهروب منه ولكن الأمور لم تسعفه في ذلك .. وإضطرت للتحرك ومواجهة طائرة العدو لحماية زميلي .. فقامت بمناورة ودخلت في الإشتباك بإتجاه مضاد للطائرة الإسرائيلية .. وأصبحنا في مواجهة بعضنا البعض .. وعندما شاهدني في هذا الوضع نفذ مناورة وترك زميلي ودخل معي في إشتباك .. وبعد مناورات صعبة قامت بضربه كما قام بضربي أيضا .. وقفزت من الطائرة في بحيرة المنزل .. وتم نقلي بعد ذلك للمستشفى حيث أصبت بكسر في ثلاث فقرات في ظهري .. بينما تم الإمساك بالطيار الإسرائيلي وأسره ..

« بطولات »

وقال البطل « الرافعي »: « إنني لم أحزن من إصابتي في الحرب بقدر حزني على التوقف عن قيادة طائرتي وضرب العدو .. وكنا نعيش من أجل هدف واحد هو تحقيق النصر أو الفوز بالشهادة .. حيث سجل الأبطال قصصا من المجد خلال المعركة .. وحرص بعض الطيارين على تنفيذ مهامهم ومواجهة طائرات العدو حتي آخر قطرة من دمائهم أو وقود طائراتهم .. حيث هبط بعض الطيارين بطائراتهم على الطرق بعد نفاذ الوقود خلال المعارك .. كما هبط بعضهم في المطارات في الوقت الذي نفذ فيه الوقود .. مما يدل على إنكار الذات والتأكيد على تحقيق الإنتصار .. كما كان لشهر رمضان والصيام دور كبير في رفع المعنويات .. وكنا نثق في النصر لأننا إتخذنا كل أسباب نصر الله .. وكما يقول الله سبحانه وتعالى « يا أيها الذين آمنوا إن تنصروا الله ينصركم ويثبت أقدامكم » ٧ محمد .. ولقد أخذنا بكل الأسباب من إعداد العدة .. والتدريب بشكل مستمر وعلى أحدث النظريات العسكرية .. مع الإيمان الكامل بتوفيق الله .. وأتمني أن تعود روح أكتوبر خلال أيامنا كلها من أجل تحقيق التقدم لأمتنا العربية والإسلامية ..

المهندس «حسين مسعود» وحكاية نجاح الشركة القابضة لمصر للطيران

EGYPTAIR

A STAR ALLIANCE MEMBER

مراحل نمو عديدة كان أبرزها في يوليو ٢٠٠٢ عندما صدر القرار الوزاري بتحويل مصر للطيران إلى شركة قابضة ويتبعها حاليا تسع شركات تلعب دورا مكملا لبعضها البعض في صناعة النقل الجوي بمصر..



المهندس " حسين مسعود " رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولى قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه

في نقل روح أكتوبر إلى كل الشركات والقطاعات التابعة له ..

وتعتبر روح أكتوبر كلمة السر في نجاح الشركة وتحقيقها لمركز متقدم وسط شركات الطيران العالمية حتي وصل أسطولها إلى حوالي ٧٠ طائرة من مختلف الطرازات تصل بها إلى ٧٤ نقطة في ٥١ دولة إلى جانب عشرات النقاط الأخرى من خلال تحالف ستار العالمي ..

وتعد الشركة القابضة لمصر للطيران هي المحرك الرئيسي أيضا لكل عمليات التطوير في كل شركات مصر للطيران وهي تعد من أقدم شركات الطيران في العالم حيث بدأت في السبع من مايو ١٩٣٢ وقد مرت الشركة في

الفصل الثالث عشر

الطيار البطل

« رضا صقر »

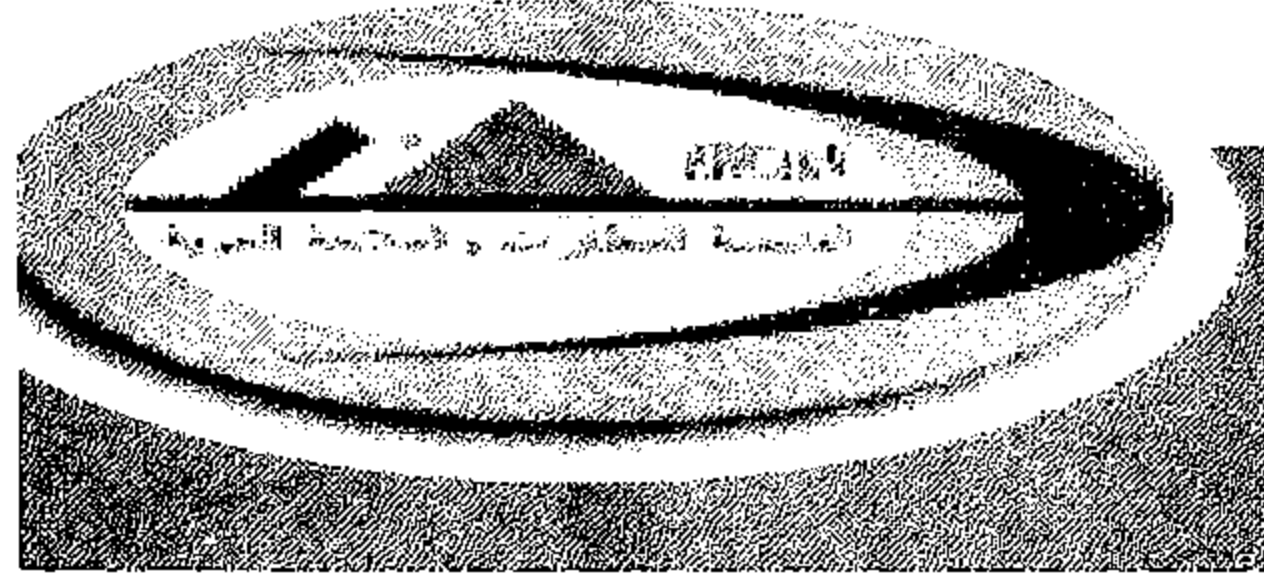
(فور عودتي من المهمة والهبوط بطائرتي .. فوجئت بإصابة الطائرة بطلقات مدفعية إسرائيلية في جسم الطائرة والجناح .. ولولا رعاية الله لتحطمت طائرتي .. حيث كانت الطلقات علي بعد سنتيمترات من خزان الوقود وكابينة القيادة .. وهو ما يمثل خطورة كبيرة علي الطائرة .. كما كانت إصابة محطة الإرسال بهذه الدقة المتناهية توفيقا من الله وتذكرت وقتها الآية الكرمة » ومارميت إذ رميت ولكن الله رمي » ١٧ الأنفال .. وبعد عودتنا من المهمة جلسنا كلنا في المطار ليلا للإستماع للإذاعات الأجنبية لمعرفة تفاصيل الحرب .. وفوجئت بقائد السرب « عصام صادق » يأتي ويحتضنني .. حيث كان توفيق الله حليفنا في هذه الضربة) ..

من أقوال البطل

« رضا صقر » ..



المهندس «إبراهيم مناع» وحكاية نجاح الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية



هذا القرار تغير مسمى
الهيئة إلي الهيئة
المصرية للرقابة علي
الطيران المدني وصدر
القرار الجمهوري رقم
٧٢ لسنة ٢٠٠١ بإنشاء
الشركة القابضة
للطيران والتي تعمل
وفقا لأحكام القانون
رقم ٢٠٣ لسنة
١٩٩١ الخاص بقطاع



المهندس " إبراهيم
مناع " رئيس الشركة
المصرية القابضة
للمطارات والملاحة
الجوية هو أحد أبطال
حرب أكتوبر والذين
بذلوا الجهد والعرق
خلال الحرب .. وقد أثبت
جداره عندما تولى
قيادة الشركة وحقق
إنجازات عديدة بفضل

الأعمال وفي ١١ مارس ٢٠٠٢ صدر القرار
الجمهوري رقم ٥٦ لسنة ٢٠٠٢ بتنظيم
وزارة الطيران المدني حيث تم فصل
جهات وهيئات الطيران المدني عن وزارة
النقل ويتم إنشاء وزارة الطيران المدني
ويتبعها عدة شركات وجهات علي
رأسها الشركة القابضة للمطارات
والملاحة الجوية لتبدأ مرحلة عبور في
قطاع الطيران ..

نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي كل
الشركات والقطاعات التابعة له ..

وتعد الشركة القابضة هي صاحبة
الفضل في تحقيق النهضة في
المطارات المصرية .. وكانت بدايتها
عندما صدر قرار رئيس الجمهورية رقم
٧١ لسنة ٢٠٠١ بإعادة تنظيم الهيئة
المصرية العامة للطيران المدني ورئاسة
قطاع الطيران المدني وطبقا لأحكام



البطل رضا صقر مع الكاتب

« من هو »

بطلنا هو اللواء طيار « محمد رضا عبد الحميد صقر » الشهير بـ « رضا صقر » .. تخرج من الكلية الجوية في يوليو عام ٦٦ .. وهي الدفعة ١٨ .. وتدرج في القوات الجوية حتي عام ١٩٩٥ .. حيث كان نائبا لرئيس شعبة التسليح .. وشملت سيرته الذاتية قيادته للمقاتلات ميج ١٧ ثم ميج ٢١ من ٦٨ وحتى ٧٩ .. ثم سافر إلي الولايات المتحدة للحصول علي دورة قيادة طائرات فانتوم .. وإستمر حتي ٨٧ .. وتم نقله إلي شعبة العمليات الجوية والتسليح .. وحصل طوال خدمته علي عدة أوسمة ونياشين .. أبرزها نجمة الشرف العسكرية في حرب ٧٣ .. ووسام الحرب ونوط الجمهورية من الطبقة الأولى .. ونوط الجمهورية من الطبقة الثانية .. إلي جانب نوط العبور ..

توجهت إلي مقر عمل البطل في أبريل عام ٢٠١٠ .. حيث يتولي رئاسة شركة « إيرو سبورت » التابعة لوزارة الطيران المدني .. وكان مكتبه يقع في نادي الطيران المدني الموجود في حرم مطار القاهرة .. ووجدت النادي تحفة معمارية تمثل إنجازا كبيرا ضمن سيمفونية التطوير التي قادها أبطال أكتوبر ..

بعد تناول كوب من اليانسون بدأ بطلنا في سرد رحلته لتحقيق النصر .. حيث يقول عن سبب إلحاقه بالقوات الجوية : رغم أنني وحيد ومعفي من دخول الجيش إلا أنني كنت أحب وأهوى الطيران .. وصممت علي التقدم للكلية الجوية رغم أن مجموعي في الثانوية يؤهلني لدخول كليات القمة .. خاصة وأن أسرتي كانت ترغب في دراسة الإقتصاد لأنني أعتبر حفيدا للإقتصادي البارز « طلعت حرب » .. وأمام إصراري علي العمل كطيار تمكنت بالفعل من دخول الكلية الجوية بعد اجتياز كل الإختبارات .. وبعد إنضمامي للقوات الجوية وتخرجي عام ٦٦ حدثت نكسة ٦٧ .. وشعرنا كلنا بالظلم لأنه تم مباغتتنا ولم تمنح الفرصة للمواجهة وتم ضرب كل مطاراتنا وتدمير طائراتنا .. والطيار بدون طائرة أو سلاح لا يستطيع عمل شيء .. وبعض الطائرات التي كانت متاحة ولم تضرب بذل قائدوها جهدا كبيرا لتنفيذ طلعات ومهام معينة ..

« إعادة البناء »

وعن مرحلة إعادة بناء القوات الجوية بعد حرب ٦٧ يقول البطل « صقر » : تعد الفترة من ٦٧ وحتى ٧٣ من أهم مراحل الجيش المصري .. حيث تم فيها إعادة بناء القوات المسلحة وتم فيها بذل العرق والجهد والتدريب وتنفيذ طلعات عمليات جوية .. وتخللها عمليات كبيرة ومثيرة تم فيها ضرب مواقع العدو في سيناء كما أستشهد العديد من الأبطال .. ولعبت حرب الإستنزاف في هذه الفترة دورا أساسيا في الإعداد للحرب وتحقيق النصر .. وكنت في هذه الفترة قائدا لطائرة ميج ٢١ في المنصورة وحتى ٧٩ .. ومكثت في قيادتها وأنا ملازم أول حتي قائد سرب .. وكنت أشترك خلال هذه الفترة وقبل حرب أكتوبر في كل طلعات الحماية النهارية والليلية ..

« أول مواجهة مع العدو »

وعندما سألت البطل عن أول مواجهة مع العدو صمت لفترة ثم بدأ يتذكر ما حدث قبل ٤١ عاما من مقابلتي له .. يقول بطلنا : إنه يوم لاينسي وهو يوم ١١ سبتمبر ١٩٦٩ عندما كنا في مدينة المنصورة .. قامت وحدات من القوات الجوية من طائرات ميج ١٧ والسوخوي بالتوجه لتنفيذ مهمة في عمق سيناء المحتلة صباح ذلك اليوم .. وأقلعنا عدة طائرات من طراز ميج ٢١ لحماية طائراتنا داخل سيناء .. وتم بالفعل تنفيذ المهمة وأثناء عودة طائراتنا من سيناء ظهرت طائرات معادية من طراز ميراج .. وقمنا بالإشتباك معها ولكن في الخامسة من مساء نفس اليوم فوجئنا بقيام طائرات إسرائيلية من طراز فانتوم بدخول الأجواء المصرية .. في محاولة لرد الهجوم المصري .. فأخذنا الإذن بالإقلاع من مطار المنصورة للتصدي للهجوم وحدث إشتباك فوق مدينة السنبلوين ..

« جيورا أول أسير إسرائيلي »

وعن تفاصيل الإشتباك مع طائرات العدو .. يقول البطل « رضا صقر » : إلتقينا مع الطائرات الإسرائيلية علي إرتفاع ٧ كم فوق مدينة السنبلالوين .. وكان قائد التشكيل قد تعرض لناورة من طائرة إسرائيلية أصبحت خلفه مباشرة مما يهدد طائرته بالسقوط .. فقامت بتنفيذ مناورة ودخلت خلف هذه الطائرة وهي من طراز ميراج .. وقمت بضربها بصاروخ أصابها وتصاعدت منها الأدخنة .. وأثناء متابعتي للطائرة فوجئت بطائرة معادية أخرى تطلق صاروخا علي طائرتي .. وفقدت السيطرة عليها .. وإضطرت للقفز منها وهي علي إرتفاع ٦ كم .. وأثناء هبوطي بالمظلة وعلي إرتفاع ٣ كم شاهدت « جيورا » قائد الطائرة الإسرائيلية التي ضربتها يهبط هو الآخر بمظلة .. ونزلنا في منطقة واحدة بالسنبلالوين .. حيث هبطت في قرية إسمها « تاج العز » .. والإسرائيلي هبط في قرية مجاورة إسمها « سمارا » .. حيث تم الإمساك به كأول أسير في حرب الإستنزاف ..

وتم مبادلتة بعدها بحوالي ٣٠٠ ضابط مصري ومئات من الجنود الذين تم أسرهم في ٦٧ ..

« إتصال من الرئيس عبدالناصر »

ماذا حدث بعد الهبوط بالمظلة ؟ .. يقول البطل « صقر » : فور هبوطي بالمظلة إكتشفت إصابتي بكسر في العمود الفقري .. ولكن المفاجأة كانت في أحد الفلاحين الذي حضر إلي المظلة ومعتقدا أنني طيار إسرائيلي .. حيث صاح قائلا : إرفع إيدك فوق .. ولكنني أخبرته بأنني مصري فقام بإحتضاني وصمم علي ذلك رغم إصابتي الشديدة .. وتم بعد ذلك نقلي لمستشفى مدينة السنبلالوين داخل سيارة إسعاف .. وكانت روح الأهالي في هذا الوقت مرتفعة بعد ما حدث ..



البطل يشير لمكان إصابته في المعركة

وفي غرفة العمليات قام الطبيب بخياطة جرح أسفل ذقني .. وأثناء ذلك فوجيء الطبيب بالمرض يخبره بوجود إتصال هاتفي من القاهرة وأن المتصل يقول أنه « عبدالناصر » .. وبالفعل توجه الطبيب إلي الهاتف تاركا الإبرة والخيط في ذقني .. وعندما عاد أخبرني بأن المتصل فعلا هو الرئيس « عبدالناصر » حيث عرفه من صوته المميز الذي يعرفه جيدا من خلال تكرار الإستماع لخطب عبدالناصر .. وأن الرئيس سأله عن صحة الأنباء التي إنتشرت عن وصول طيارين إلي المستشفى .. وعندما أجابه بصحة ذلك إستفسر عن

صحة الطيار المصري ثم حالة الطيار الإسرائيلي .. حيث حاول الأهالي الفتك به إلا أن الغفر والشرطة التي كانت قريبة من موقع هبوطه بالمظلة أنقذوه من الأهالي .. وتم نقله لمستشفى السنبلاوين وفي نفس الغرفة التي أقيم فيها .. ولقي خلالها الرعاية الطبية من منطلق ديننا .. حيث أصيب بكسر مضاعف في ركبته وبعض الجروح .. ثم سأله الرئيس عبدالناصر عن حالة الإسرائيلي وهل سيعيش أم لا ؟ .. حتي يتم إبلاغ الصليب الأحمر بوجود أسير إسرائيلي لدينا .. وعندما طمأنه الطبيب تم بعد ١٥ دقيقة من المكالمات قطع إرسال الإذاعة المصرية .. وإعلان خبر أسر الطيار الإسرائيلي بمنطقة السنبلاوين .. ويروي البطل موقفا طريفا حدث له لدي دخوله مستشفى السنبلاوين .. حيث يقول : لدي دخولي نائما علي نقالة الإسعاف فوجئت بأحد الأشخاص يأتي مسرعا من أحد ممرات المستشفى .. حاملا ساطورا في يده محاولا قطع أذني إلا أن الممرضين الذين يحملونني قاموا بمنعه .. حيث إعتقد أنني الطيار الإسرائيلي .. وبعد الإمساك بالرجل أكد أنه قطع عهدا علي نفسه بقطع أذن الطيار الإسرائيلي عندما علم بأنه في طريقه للمستشفى .. وبالطبع لم يستطع الرجل تنفيذ تهديده حيث تم وضع الأسير تحت حراسة مشددة ..

« رحلة علاج »

وبواصل البطل « صقر » شهادته قائلا : بعد الإنتهاء من العلاج بمستشفى السنبلاوين تم نقلي إلي قاعدة المنصورة .. ومنها تم نقلي بطائرة مروحية إلي مطار المأظة ثم مستشفى القوات الجوية .. رغم منع الطيران الليلي في ذلك اليوم .. حيث كانت عدة أطقم طبية في إنتظاري .. وتم علاجي لمدة ١٠ أيام ثم بدأت في فترة علاج طبيعي وأشعات لمدة ثلاثة شهور من أجل إعادة تأهيلي .. وبالفعل تمكنت بعد ذلك من العودة لكامل لياقتي الطبية .. حيث عدت بعد ذلك للسرب الخاص بي .. وتم نقلي إلي مطار شبراخيت بحافضة البحيرة .. حيث يوجد هناك سرب من لواء المنصورة للطلعات الخاصة بالهزة .. لتنفيذ عمليات قنص حر خلال المواجهات مع العدو .. وكانت هناك إشتباكات مستمرة خلال حروب الإستنزاف ..

« فترة الإستنزاف »

وحول تقييمه لفترة الإستنزاف .. يقول البطل « صقر » : تعد هذه الفترة العامل الأساسي لإعداد المقاتل المصري في كل القطاعات والتي تم فيها إكتساب خبرات أهله لحرب ٧٣ ومنحته الثقة .. من خلال التدريب الشاق المستمر .. إلي جانب وجود روح مرتفعه للأخذ بثأرنا من العدو الذي أخذنا علي حين غرة في نكسة ٦٧ .. وكانت هذه المرحلة تدريبا عمليا وأدي إلي إنتهاء الرهبة من العدو .. حيث حرص كل الطيارين علي المشاركة في كل

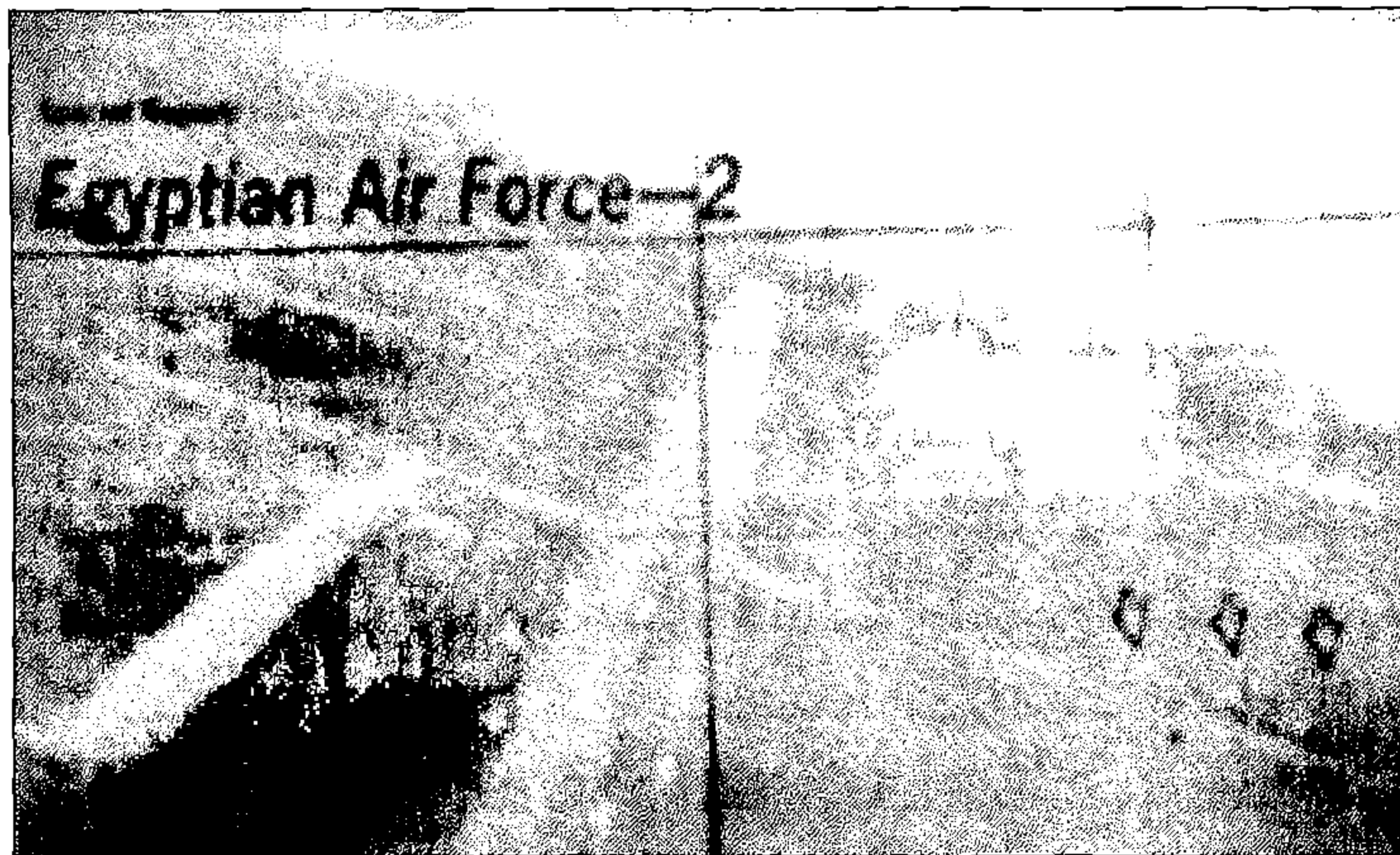
عملياتها .. وأخفي العديدون منهم إصابتهم بأمراض حتي لا يستبعدون من المشاركة .. وتم خلالها تحقيق العديد من الانتصارات كما نال العشرات الشهادة في هذه الفترة ..

« موعِد حرب أكتوبر »

وعن توقيت معرفته بموعِد بدء حرب أكتوبر ٧٣ يقول البطل : قبل الحرب تم نقلي ضمن سرب من قاعدة المنصورة إلي مطار جنوب الأقصر لتحقيق الحماية لجنوب مصر .. وفي ٣ أكتوبر جاء أمر تحرك إلي مطار وادي قنا وإعادة التمرّك فيه .. وفي ٤ أكتوبر وصل لدينا أمر للتوجه إلي مطار المنصورة لإجراء عمليات فحص فني لطائرتين إحداهما طائرتي .. وفي المنصورة فوجئت بوجود اللواء « صلاح المناوي » رئيس شعبة العمليات الجوية وشعرت من الجو العام في القاعدة .. ومن أسئلته لي شعرت بوجود شيء غير عادي سيحدث خلال ساعات .. ثم عدنا في نفس اليوم علي مطار وادي قنا .. وفي التاسعة من صباح ٦ أكتوبر جاءت تعليمات لقائد السرب الرائد « عصام صادق » شقيق المذيعة اللامعة « سامية صادق » بفتح مظاريف العمليات والموجودة بالخزينة .. ووجدنا فيها التعليمات ببدء الحرب في الثانية ظهر اليوم السادس من أكتوبر ووجود تعليمات للسرب بتنفيذ مهمة في سيناء .. وأن السرب يقوم بأربعة تشكيلات وكل تشكيل يضم أربع طائرات لضرب مطار « رأس نصراني » شمال شرم الشيخ ..

« أول مهمة في حرب أكتوبر »

وعن أول مهمة لهم في الحرب يقول « صقر » : طبقا للمهمة الموجودة في ظرف التكليف .. تم البدء في إعداد المقاتلات وتسليحها بالذخيرة المناسبة من أجل ضرب المطار وتدمير الممرات والطائرات والدشم الموجودة فيه .. وتم تصميم التشكيلات المكلفة بالمهمة .. وبدأنا



صورة لهجوم طائرات مصرية علي مواقع العدو

في وضع خطوط السير وحسابات الوقود .. وفي الساعة الحادية عشر فوجئنا بوصول طائرة صغيرة بها مندوب من القوات الجوية يحمل ظرفا جديدا به تعليمات العمليات ومكتوب عليه سري للغاية ويفتح فورا .. بعد قيام قائد السرب بفتح المظروف .. تبين

وجود مهمة أخرى لتخصيص تشكيل من أربع طائرات لضرب محطة إرسال إسرائيلية بمنطقة رأس محمد جنوب سيناء .. ومع الظروف توجد صور لمحطة الإرسال تم التقاطها يوم ٤ أكتوبر ومطلوب تدمير هذه المحطة .. وتم تغيير مهمتي بدلا من ضرب مطار رأس نصراني لتدمير محطة الإرسال الإسرائيلية ..

« تدمير محطة إرسال »

ويلتقط الصقر أنفاسه ويشرب رشقات من كوب ينسون ويواصل حكايته قائلا : تم دراسة الهدف جيدا وإعداد تشكيل من أربع طائرات .. وإعادة تحميل الطائرات الأربع بالذخيرة المناسبة فتم إنزال القنابل وتحميل الطائرات بالصواريخ .. كل طائرة فيها أربعة مستودعات وبكل مستودع ٣٦ صاروخ جو أرض .. وتم الاتفاق علي ضرب الهدف في نفس الوقت .. حيث كانت المحطة عبارة عن برج إرسال كبيرين .. وتوجهنا من القاعدة عبر البحر الأحمر ثم إلي جنوب شرم الشيخ .. وكنا علي إرتفاع زبرو وطرنا وسط الجبال للوصول إلي هدفنا .. وكانت هناك عدة بوارج ومواقع مدفعية إسرائيلية تعاملت معنا .. ولكننا هربنا منهم .. وعندما إقترنا من الهدف فوجئنا بشكل مختلف عن الصورة التي حصلنا عليها للهدف .. وشاهدنا عمارتين كبيرتين في واجهتها زجاج فيميه .. لذلك قررنا عدم التفريط في حملتنا من الأسلحة والقيام بمناورة للتأكد من الهدف .. وبالفعل قمنا بالمناورة من خلال هجوم هيكلي بدون إطلاق الصواريخ .. وبعد مرورنا من الهدف تحققنا منه .. ثم بدأنا في مناورة للعودة للهدف وضربه .. وكانت هذه المجازفة رغم التعليمات بهجوم واحد للهدف وضربه .. وبعد إقترابنا من الهدف قمنا بضرب الهدف وتدميره بالكامل وبصورة كبيرة .. حيث صورت طائرتنا كل ماحدث .. وأثناء عودتنا من المنطقة حاولت طائرات « سكاي هوك » ضربنا بعد مطاردة مثيرة إلا أنها فشلت وعدنا بكل طائرتنا سليمة ..

« عناية الله »

« لقد شعرت بأن الله أرسل جنودا معنا وحمانا برعايته » هذا كان تعليق الصقر « رضا صقر » بعد عودته من تدمير محطة الإرسال الإسرائيلية .. ويقول : فور عودتي من المهمة والهبوط بطائرتي .. فوجئت بإصابة الطائرة بطلقات مدفعية إسرائيلية في جسم الطائرة والجناح .. ولولا رعاية الله لتحطمت طائرتي .. حيث كانت الطلقات علي بعد سنتيمترات من خزان الوقود وكابينة القيادة .. وهو ما يمثل خطورة كبيرة علي الطائرة .. كما كانت إصابة محطة الإرسال بهذه الدقة المتناهية توفيقا من الله وتذكرت وقتها الآية الكريمة « وما رميت إذ رميت ولكن الله رمي » ١٧ الأنفال .. وبعد عودتنا من المهمة



الطيار البطل رضا صقر

جلسنا كلنا في المطار ليلاً للاستماع للإذاعات الأجنبية لمعرفة تفاصيل الحرب .. وفوجئت بقائد السرب « عصام صادق » يأتي ويحتضنني .. فقلت له : ماذا ؟ .. فقال لي : ألم تسمع مقالته إذاعة البي بي سي .. لقد ذكرت أنه تم قطع الاتصالات في إسرائيل سواء بينها والعالم أو مع قواتها في سيناء .. وذلك بسبب ضرب محطة الإرسال في جنوب سيناء .. وكانت سعادتنا بالغة .. ولم نكلف بعد ذلك بأية مهام ولكن كل الطيارين طلبوا ضرورة المشاركة في عمليات الحرب .. وإضطر قائد السرب الرائد « عصام صادق » لإبلاغ اللواء « حسني مبارك » قائد القوات الجوية بذلك في ٧ أكتوبر .. حيث أبلغه « مبارك » بأنهم سينضمون في الوقت المناسب .. وتم الإكتفاء بعمليات الحماية لجنوب مصر .. وبعد إلحاح منا تم الموافقة علي طلبنا في ١٠ أكتوبر .. حيث قام السرب بإعادة تركزه في قاعدة طنطا الجوية .. وتم إقامتنا في

أحد فنادق طنطا .. وتلقينا ردود فعل المواطنين

علي تحقيق النصر بعكس ما حدث بعد يونيو ٦٧ .. وبالفعل بدأنا في عمليات الإشتباك والحماية لمنطقة الدلتا ..

« ميج تسقط فانتوم »

ويحكى البطل عن واقعة تدل علي توفيق ورعاية الله .. حيث يقول : في ١٤ أكتوبر ٧٣ وبعد إقلاعي كقائد تشكيل من مطار طنطا .. فوجئت بنداء علي جهاز اللاسلكي الخاص بالعمليات من قاعدة المنصورة .. حيث كان الزميل « محمود الصاوي » يخبرني بضرورة التخلص من خزانات الوقود والتوجه بسرعة إلي المطار .. حيث توجد طائرات

معادية متوجهة إليه لضربه .. وبالفعل قمت بالتخلص من خزانات الوقود لتكون طائرتي أسرع للوصول إلي المطار والدفاع عنه .. وعند وصولي فوجئت بثماني طائرات فانتوم إسرائيلية تهاجم المطار .. وكانوا عبارة عن تشكيلين كل واحد مكون من أربع طائرات .. فتعاملت مع آخر طائرة من السرب الأخير حيث كان يتخذ وضع الهجوم علي الممر .. فقامت بضربها بصاروخ وإصابتها بشكل مباشر .. وكان ما حدث يمثل معجزة لأن طائرة الفانتوم إمكانياتها كبيرة جدا عن الميج التي كنت أقودها .. وقد سقطت الطائرة المعادية برأسها في أرض زراعية بمطار طنطا .. ومصرع الطيار والملاح بداخلها .. ثم إندفعت خلف الطائرة الثانية لمطاردها حيث نفذ عملية دوران يمين أدت لإقترابي منه .. وإضطر قائد الطائرة للتخليق علي إرتفاع منخفض والقيام بمناورات لمنعي من ضربه .. إلا أنني قمت بمطارده وهرب مني إلي محافظة كفر الشيخ .. وقمت بإصابته إصابة مباشرة وسقطت الطائرة في محافظة كفر الشيخ .. ولقي ملاح الطائرة مصرعه حيث لم يسعفه الوضع للقفز من الطائرة .. بينما تم أسر الطيار بعد قفزه من الطائرة .. — ولقد عايش مؤلف هذا الكتاب هذه اللحظة عندما كان في العاشرة من عمرة حيث

كانت المطاردة في سماء قريته الصافية مركز دسوق بمحافظة كفر الشيخ قبل سقوطها بعد دقائق من مرورها قرب إحدى قري المحافظة — .. وبعد الإنتهاء من المطاردة قررت العودة إلي مطار طنطا خاصة وأنني تخلصت من خزانات الوقود .. وفوجئت لدي عودتي بإبلاغي بأن ممرات مطار طنطا غير جاهزة بعد ضربها خلال الإشتباك الأخير .. وكان الموقف سيئا حيث لا يوجد وقود لدي بينما المطار مغلق .. وطلبت منهم السماح لي بالهبوط في مطار قويسنا رغم أنه لم يستخدم خلال الحرب .. وبالفعل قمت بالإنخفاض من الإرتفاع العالي وهبطت مباشرة علي الممر .. وفور هبوطي علي الممر فوجئت بتوقف محرك الطائرة لنفاذ الوقود .. وفي ذلك الوقت تأكدت من رعاية الله لنا خلال هذه الحرب لأن الأمر كان تفرق فيه ثانية واحدة .. كانت من الممكن أن تؤدي إلي كارثة .. لذلك فإن العاملين في مجال الطيران لا يعلم أحد منهم أنه سيعود بطائرته أم لا وسط أهوال الحرب والمواجهات الصعبة ..



الطيار البطل سمير عزيز

« بطولات »

وحول البطولات التي عاصرها قال البطل : في أول الإشتباكات من بين الذين تركوا بصمات خلالها الفريق « أحمد شفيق » وزير الطيران الحالي عندما كان قائدا للميج ٢١ في مطار المنصورة .. حيث قام بضرب طائرة ميراج إسرائيلية وأسرقائها .. وذلك خلال حرب الإستنزاف .. وتم إصطحاب الطيار حتي مطار المنصورة .. ثم الزميل المرحوم « أحمد عاطف » بقاعدة أنشاص حيث كان أول طيار يضرب طائرة فانتوم إسرائيلية خلال حرب الإستنزاف أيضا .. إلي جانب الطيار « سمير عزيز » حيث قمنا في شم النسم بتشكيل في عام ٦٨ مع « سمير عبدالله » وتمكن من إسقاط طائرة إسرائيلية .. كما تمكن من إسقاط طائرة أخرى خلال إشتباك السنبلاوين .. كما تمكن الزميل « مصطفى جامع » من إسقاط طائرة ميراج أخرى .. ولن أنسى ما فعله الشهيد « صبحي الشيخ » أثناء مهاجمة مطار « رأس نصراني » حيث أصيبت طائرته إصابة خطيرة ورفض القفز منها لإنقاذ حياته .. وفوجئنا به يضحي بنفسه عندما شاهد ٤ طائرات تخرج من دشمة بالمطار .. فتوجه إليها بالطائرة في عملية إستشهادية قائلا : « الله أكبر » .. ثم دمرها بالكامل في تصرف وطني كبير ..

« أثر رمضان »

وحول تأثير شهر الصيام في معنويات الأبطال خلال حرب أكتوبر رمضان .. يقول البطل « صقر » : لعب الصيام وشهر رمضان دورا كبيرا في رفع معنويات الجيش المصري .. ونذكر في صباح ٦ أكتوبر عندما علمنا بموعد الحرب أن شيخ القاعدة أمنا في صلاة الظهر جماعة .. وقبل دقائق من الحرب ألقى خطبة وسطنا ورغم أنه أبلغنا بضرورة الفطر إلا أن بعضنا صمم علي الصوم في بعض أوقات الحرب .. حيث سادت وسطنا ما يسمى بروح أكتوبر حيث وجدنا تعاطفا من المدنيين وأصبحنا نعتز بالنصر بعد أن قمنا برد إعتبارنا بما حدث في ٦٧ .. وشعر الجميع بالجهود الذي بذلناه خاصة عائلتنا التي لم نشاهدها طوال الحرب .. ولم أشاهد إبنتي التي ولدت قبل أسبوع من أكتوبر إلا بعد مرور ٤٠ يوما علي ميلادها .. وأتمني أن تظهر روح أكتوبر في كل وقت لتحقيق التنمية لصالح بلدنا في كل المجالات ..



قاعة احتفالات "أوبرا" واحدة
من أفخر وأرقى وأكبر
القاعات بمصر لجميع
المناسبات .

مستوى زلقى من الضيافة
مجهزة بأحدث الوسائل
والامكانيات

مستأكمات خضراء - ممشن للأعضاء - لأمورات
الظمة اضاءة - كافتيريات مفتوحة

امكانية التقسيط مع أحد البنوك الكبرى
حتى ٥ سنوات

الحاصلات و اشتقاقات الآن

CTAEF09 - CTAEF01

WILLIAM - 1991-1992

العلماء في نادي الطير في المدينة - أحياء الدار البيضاء

Library of Congress

ايروسپورت
aerosport
نادی طیران المدنی

الفصل الرابع عشر

الطيار البطل

« حسن راشد »

(وبعد وصولنا إلي رمانة كانت رعاية الله وتوفيقه حليفنا .. عندما فوجئنا بمنطقة شئون إدارية كبيرة تقع علي مساحة تماثل مساحة مطار القاهرة .. بها أعداد كبيرة من الدبابات وخزانات الوقود والمياه ومخازن المؤن والمداد والذخيرة .. وتم إكتشاف ذلك بالمصادفة حيث لم يتم الإبلاغ عنها أو تحديد موقعها .. ولم تكن مرصودة من قبل .. وهنا تذكرت قول الله تعالى : « وما رميت إذ رميت ولكن الله رمي » ١٧ الأنفال .. حيث كنا قد إتخذنا هذه الآية الكريمة شعارا لسريي .. وكنا حوالي ٨ طائرات محملة بأطنان من المتفجرات فقذفنا حمولتنا عليهم مما أدى لتكبيدهم خسائر فادحة .. أدت إلي نشر الفوضى وسط قوات الأعداء في القطاع الشمالي من سيناء ..

من أقوال الطيار البطل

« حسن راشد » ..



A high-contrast, black and white advertisement for Egyptair Cargo. The background is a dark, textured surface with a large, stylized globe of the Earth. A clock face is visible in the lower right corner, showing the time as approximately 10:10. The Egyptair logo, featuring a stylized bird, is in the top left corner. The word "EGYPTAIR" is written in a bold, italicized font, with "CARGO" underneath it. The words "NO TIME TO WASTE" are prominently displayed in large, bold, sans-serif capital letters across the center of the image. At the bottom, contact information is provided in a smaller font.

EGYPTAIR

CARGO

**NO
TIME**

**TO
WASTE**

Tel + (202) 6963330/1/2 - 22902794

+ (202) 2267060-22677933

Fax + (202) 26963335-22674529

e - mail :marketing-dep@egyptair.com

« من هو »

بطلنا هو اللواء طيار « حسن راشد » الذي تخرج من الكلية الجوية عام ٦٨ .. وعمل قائدا للميج ١٧ وشارك في حرب الإستنزاف وأكتوبر .. وحقق بطولات عديدة وحصل علي عدة أوسمة أبرزها وسام النجمة العسكرية .. ثم تدرج في الترقية حتي عمل رئيسا لأركان القوات الجوية .. وتم الإستعانة به لقيادة بعض المواقع المدنية المتعلقة بمجال الطيران .. حيث تولي رئاسة شركة خدمات البترول الجوية .. ثم قيادة الشركة المصرية للمطارات فرئيسا لشركة ميناء القاهرة الجوي .. توجهت إليه في مكتبه والذي يقع داخل الدائرة الجمركية بمبنى مطار القاهرة رقم ٣ والذي يعد تحفة معمارية .. وبعد جلوسني معه في مكتبه الذي جمع بين الفخامة والبساطة بدأ في إسترجاع ذكريات مر عليها أكثر من ٤٠ عاما .. يقول « راشد » عن نفسه : لقد دفعني حب الطيران لدخول الكلية الجوية عام ٦٦ .. وكان وقتها الطيار يتمتع بمكانة متميزة تجذب كل الشباب .. وتقدمت إلي الكلية



الطيار حسن راشد والكاتب

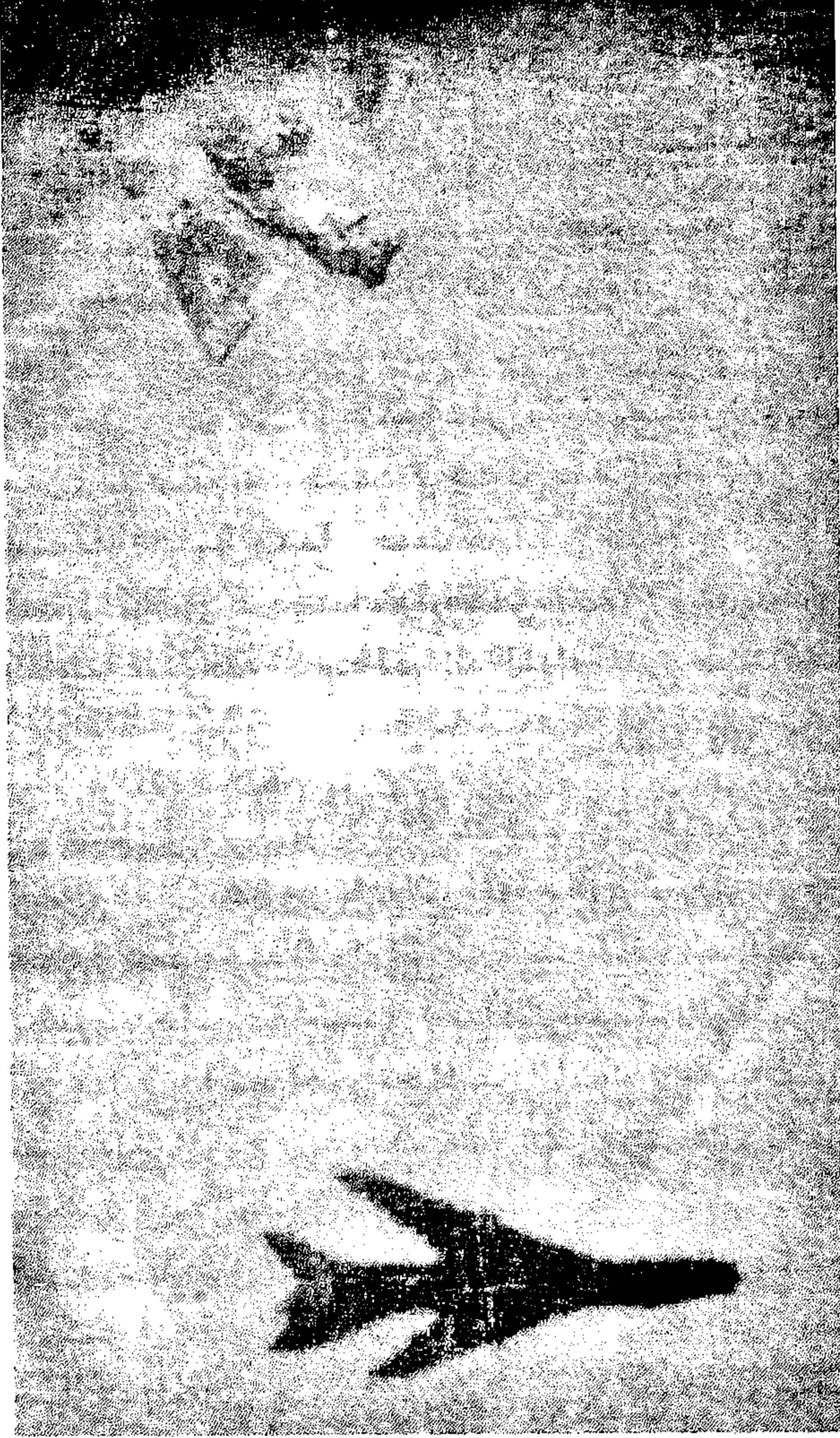
الجوية كسلاح جديد .. وتعرفت وقتها علي أصدقاء العمر وخلال دراستنا حدثت نكسة ٦٧ وصعقنا وقتها بماحدث .. ووقتها عرفنا أهمية سلاح الطيران في أي حرب .. وماحدث في ٦٧ كان تجربة قاسية دفعتنا فيما بعد للثأر من العدو .. وتخرجت بعد ذلك عام ٦٨ وهي الدفعة ٢١ وكنت أقود قاذفات الميج ١٧ .. ودخلنا حرب الإستنزاف في مواجهات حقيقية مع العدو ..

« أول مواجهة »

وحول أول مواجهة مع العدو في حرب الإستنزاف .. يقول البطل « حسن راشد » :
تم تكليفنا خلال حرب الإستنزاف بضرب أية تجمعات للعدو شرق القناة .. سواء كانت صواريخ أو شئون إدارية التي توفر كل الإمدادات لقوات الأعداء .. وكان هناك بعض التحركات للعدو شرق القناة في منطقة بالوظة بسيناء لإعداد منصات صواريخ .. فتم تكليفي ضمن سرب لضرب الموقع خلال حرب الإستنزاف .. وكانت عمليات الطيران في الإستنزاف تستهدف إستنزاف قوة العدو بضرب أية تحركات أو إنشاءات له في سيناء .. ومازلت أتذكر أول طلعة فور تخرجي من الكلية الجوية .. حيث قمت بعبور القناة وقذف حمولتي من القنابل علي بعض المواقع في الوقت الذي تبدأ طائرات العدو في مطاردتي لتتلقفها الطائرات المقاتلة في كمين لها تم تكراره خلال حرب الإستنزاف .. ثم توجهت ضمن أول سرب مصري إلي الجبهة السورية في عام ٦٩ حيث بقيت هناك ستة شهور .. قمت خلالها بمهاجمة بعض المواقع من جنوب لبنان .. ثم عدت إلي مصر مرة أخرى ..

« فائدة الإستنزاف »

وحول الفائدة التي تم تحصيلها خلال حرب الإستنزاف يقول البطل « راشد » : إلي جانب إستنزاف قوة العدو وتدمير بعض مواقعه .. تم خلال حرب الإستنزاف إعادة بناء القوات الجوية فضلا عن باقي الأسلحة .. وتم زيادة عدد الطيارين المصريين وتجهيز الطائرات المتوفرة وقتها لتناسب حجم المعركة القادمة .. إلي جانب خوض عمليات تدريب حقيقية ساعدت علي التوصل إلي مستوي عال من المهارة الفائقة وسط طيارينا .. وكانت مدرسة للتعليم بالدم تم خلالها تطوير طائراتنا وهي من طراز روسي إلي جانب وجود تكتيك روسي .. في حين أن العدو كان مزودا بطائرات حديثة من الميراج والفانتوم .. وكانت كفة المواجهة غير عادلة المرة .. لذلك حرصت القيادة المصرية علي توفير التدريب المناسب وإستخدام الإمكانيات المتاحة وتطويرها لتحقيق الهدف .. وقد شهدت هذه المرحلة بداية عمليات تحليل المواجهات الجوية لتحديد ملامح القصور أو عوامل القوة فيماحدث من مواجهات لإستخلاص العبر والدروس والإستفادة منها .. وكان صاحب الفضل في ذلك اللواء « حسني مبارك » الذي تولي رئاسة أركان القوات الجوية بداية من عام ٦٩



صورة لحطام طائرة اسرائيلية وظل مقاتلة مصرية

.. حيث يتم دراسة كل الطلعات الجوية وتقوم قيادة القوات الجوية وقتها بتحليل ما حدث وشرح الفائدة للطيارين .. وهو ما أدى إلي رفع مستوى الطيارين .. وكان يصلنا كل يوم تعليمات جديدة بشأن المعارك الجوية .. وفي نفس الوقت تم تطوير الطائرات لتصبح أكثر فعالية في المواجهات مع العدو أو في تنفيذ المهام في عمق سيناء .. فمثلا طائرات الميج ١٧ كانت تحمل ٣ مدافع أو صواريخ إلي جانب خزانات وقود .. ونجح المهندسون المصريون في تعديل الطائرة .. لتحمل كميات أكبر من القنابل والصواريخ .. لتصبح ذات تأثير أكبر خلال تنفيذ المهام المكلفة بها وهو ما حقق نجاحا كبيرا خلال حرب أكتوبر ..

« موعد حرب أكتوبر »

وعن توقيت معرفته بموعد نشوب حرب أكتوبر يقول البطل « حسن راشد » : كنت قبل نشوب الحرب في الجماهيرية الليبية ضمن تشكيل من القوات الجوية لتدريب

بعض الطلبة .. وقبل بدء الحرب بعشرة أيام تم إختيار مجموعة من الطيارين وعادوا إلي مصر بصورة مفاجئة .. وتم فرض السرية التامة علي عودتهم .. لذلك شعرنا بوجود تحرك جاد خلال الأيام القادمة .. وزادت حالة الترقب من الجميع خلال مواصلة عملنا في ليبيا .. وفي صباح يوم ٦ أكتوبر تم رفع الحالة وسط المدربين والطيارين الجدد .. وطلب منا الإستعداد للعودة إلي مصر .. وبالفعل إستعد الجميع حيث كنا حوالي ٢٠ طيارا مدريا

و ٥٠ طيارا جديدا .. وبعد إعلان الحرب عدت إلي مصر ضمن ٥ طيارين فقط للإنضمام
لأسطول القوات الجوية في ٧ أكتوبر ..

« أول مشاركة »

وعن أول مشاركة خلال حرب أكتوبر يقول : بعد عودتي يوم ٧ أكتوبر تم إنضمامي
لتشكيلات الحرب .. وكانت أول طلعة لي يوم ٨ أكتوبر .. ومازلت أحمل ذكريات جميلة
لها .. حيث تم تكليفنا بضرب لواء مدرع قادم علي الطريق الشمالي قرب العريش .. وتم
تشكيل سرب من ١٢ طائرة علي ثلاثة تشكيلات .. وكنت قائدا للتشكيل الأخير والمكون
من أربع طائرات .. حيث تم تحميل طائرتنا بكامل طاقتها .. علي أن يكون عمق دخولنا
سیناء قصيرا جدا .. حيث لم تكن معنا خزانات الوقود الاحتياطي لأننا إستبدلناها
بقنابل ليكون هجومنا مؤثرا علي العدو .. وكان مدي عبورنا حتي منطقة بالوطة .. وبعد
وصولنا للنقطة المحددة لم نجد اللواء المدرع حيث إختفي تماما عن المكان الذي تم تحديده ..

« توفيق من الله »



الطيار ايهاب عبدالعزيز

ويواصل البطل رواية ماحدث في أول طلعة له في
أكتوبر قائلا : بعد وصولنا إلي الموقع المحدد .. والخروج من
صدمة عدم وجود اللواء الإسرائيلي قام قائد السرب
الشهيد « أسامة حمدي » بطلب إستكمال طيراننا
في عمق ١٠ كم أخري بحثا عن اللواء .. حيث عثرنا
بعد ذلك الموقع بمدة بسيطة علي وحدات صغيرة
متناثرة علي الطريق فأعطي أوامر للرف الثاني والذي
كان فيه الطيار « أهاب عبدالعزيز » بالإشتباك معهم
.. علي أن نكمل أنا وهو لمسافة ١٠ كم أخري وهو
خارج نطاقنا .. وبعد وصولنا إلي رمانة كانت رعاية
الله وتوفيقه حليفنا .. عندما فوجئنا بمنطقة شئون
إدارية كبيرة تقع علي مساحة تماثل مساحة مطار
القاهرة .. بها أعداد كبيرة من الدبابات وخزانات الوقود

والمياه ومخازن المؤن والمداد والذخيرة .. وتم إكتشاف ذلك بالمصادفة حيث لم يتم الإبلاغ
عنها أو تحديد موقعها .. ولم تكن مرصودة من قبل .. وهنا تذكرت قول الله تعالى «
ومارميت إذ رميت ولكن الله رمي » ١٧ الأنفال .. حيث كنا قد إتخذنا هذه الآية الكريمة
شعارا لسري .. وكنا حوالي ٨ طائرات محملة بأطنان من المتفجرات فقذفنا حمولتنا

عليهم .. مما أدى لتكبيدهم خسائر فادحة تسببت في نشر الفوضى وسط قوات الأعداء في القطاع الشمالي من سيناء .. وكانت هذه الطلعة مؤثرة جدا .. ورغم مشاركتي في ثماني طلعات خلال الحرب إلا أن هذه الطلعة كانت أفضلهم .. وكما يقولون بأن الجيوش تمشي علي بطونها .. وتعد الثئون الإدارية هي بطون الجيوش وبدونها لن يستطيع أي جيش أن يتحرك من موقعه خطوة واحدة سواء للأمام أو للخلف .. وهذه الطلعة تم تصويرها من خلال الكاميرات الموجودة في طائرة الشهيد « أسامة حمدي » .. وتم عرض هذه الصورة في معرض الغنائم الذي تم إقامته بعد نهاية الحرب .. وكانت توضح الصواريخ وهي متوجهة إلي الدبابات وجمعات العدو ..

« إكتشاف كباري الثغرة »

وعن أبرز الطلعات يقول البطل « راشد » : خلال عملياتنا تمكن سريي من إكتشاف معدات عبور العدو إلي منطقة الدفرسوار .. خاصة عربات الكباري .. وكنا أول مجموعة تكتشف ذلك .. وقمنا بضرب بعضها في الطريق الأوسط في سيناء .. وكان ذلك يوم ١٦ أكتوبر وتم إبلاغ ذلك للقيادة بعد تصويرها للتعامل معها .. وكان يوم هذه الطلعة غريبا جدا حيث كان سريي في هذا اليوم عائدا من عملية في سيناء .. وتم تكليفنا بعملية أخرى وعند إقترابنا من المنطقة القريبة من الدفرسوار .. فوجئنا بالسماة ممتلئة بطائرات العدو من أجل توفير الحماية الجوية لقواته علي الأرض .. حيث إنتشروا من إرتفاع زيرو وحتى ١٠ كم .. وعند دخولنا علي أول عربات لهم بدأت وسريي المكون من أربع طائرات في التعامل معها وضربها .. وكان معي رقم ١ الشهيد « ألبير ميري سكاروس » ورقم ٣ الشهيد « سامي منقوبة » والرابع الشهيد « نصر » وهذه الطلعة أستشهد فيها « سامي » حيث خرج معي ثلاث طلعات من قبل وأستشهد في هذه الطلعة .. حيث تلقت طائرته صاروخا أثناء قيامنا بضرب عربات العدو ..

« أصعب مواجهة »

ويواصل البطل عرض ماحدث في أصعب مواجهة مع العدو قائلا : بعد عودتنا إلي القاعدة وبعد فقد طائرة الشهيد « سامي » والذي حزننا عليه جدا حيث كانت تربطني به علاقة قوية .. تم تكليفنا بالخروج في طلعة ثانية فقمنا بتموين الطائرات وأقلعت بسريي بعد إضافة رابع لي وهو « أصيل وليم تادرس » .. وتوجهنا إلي موقع العمليات فوق الثغرة .. وتعاملنا مع عربات العدو خاصة في منطقة المعابر ودارت معركة شرسة أستشهد فيها « سامي » و « نصر » .. وعدت أنا و « أصيل » حيث فقدت في هذا اليوم أعضاء سريي الثلاثة وفي طلعتين .. ولم أسلم خلال هذا اليوم من بعض الطلقات

التي أصابت طائرتي وكانت بعيدة سننيمترات عن أماكن حساسة قرب خزانات الوقود وكابينة الطائرة .. وكانت الرؤية في ذلك اليوم سيئة .. حيث عانيت كثيرا للوصول إلي القاعدة حيث هبت عاصفة رملية علي البلاد .. وبعد هبوطي بسلام وعندما رأيت حالة الطائرة تعجبت من عدم انفجارها بعد كل هذه الطلقات المؤثرة .. وتأكد لي أن رعاية الله وحمايته لي هي السبب في وصولي بالطائرة إلي المطار .. وهذه الطائرة تم رفعها من الخدمة بعد ذلك لخطورة الإصابات علي سلامتها وتم تصليحها بعد إنتهاء الحرب وعادت للخدمة مرة أخرى ..

« الشهداء »

وعن الشهداء الذين يعتز بهم يقول البطل « راشد » : لقد خرجت خلال عملي بالقوات الجوية علي مجموعة من أصدقاء العمر .. ومن بينهم من أستشهد سواء في حرب الإستنزاف أو أكتوبر .. وأتذكر منهم الشهيد طيار « أسامة حمدي » الذي أستشهد ١٩ أكتوبر بعد ملحمة كبيرة في ذلك اليوم للتعامل مع الثغرة .. حيث كان العدو يزيد من معداته في الثغرة بعد وصول كميات كبيرة من العتاد والمعدات والطائرات من الدول القريبة منه وأبرزها الولايات المتحدة وجنوب أفريقيا .. حيث شاهدنا طائرات الميراج وإف ٤ الحديثة وعليها علامات دولة جنوب أفريقيا بداية من يوم ١١ أكتوبر .. وقد حصل الشهيد علي وسام النجمة العسكرية .. وكان كقائد سرب يتمتع بروح عالية جدا .. وأصبح قدوة لباقي طياري السرب .. وكان حريصا علي تنفيذ أكثر من طلعة .. ورغم هذه الإمدادات إلا أن أبطالنا تعاملوا معها بكل حرفنة وتمكن الطيار « شريف عرب » من إسقاط طائرة إف ٤ والتي كانت تعرف وقتها بالشبح لصعوبة ضربها .. إلا أن البطل « شريف » أسقطها بطائرة ميغ ١٧ وحصل وقتها علي نجمة سيناء .. ورغم أن الشهيد « شريف » لم يمت خلال الحرب إلا أنه إستشهد في حادث سقوط طائرة بضائع مصرية أثناء إقلاعها في كينيا في بداية التسعينيات من القرن الماضي .. وكان معه مساعده « الجندي » وهو من أبطال حرب أكتوبر أيضا ..

بطولات « شريف عرب »

وعندما وجدت البطل « راشد » متأثرا بالبطل الشهيد « شريف عرب » طلبت منه شهادته علي بعض بطولاته خلال حرب أكتوبر المجيدة فسكت برهة كأنه يتذكرها وقال : إن بطولات الشهيد « عرب » كثيرة حيث كان عند المسؤولية التي تولاهها بقيادة أسراب الميغ ١٧ .. وفي ٦ أكتوبر قاد البطل سريا من ١٦ طائرة لتدمير موقعي صواريخ « هوك » في مطاري الجدي والمليز .. وبعد الإقلاع بثوان حدث ماس أدي لسقوط خزانات الوقود

الرئيسية في طائرة البطل « عرب » مما يستلزم عودته إلى المطار لإصلاح ما حدث .. إلا أنه رفض حتى لا يصاب باقي السرب بالخوف بعد عودة قائدهم للمطار .. وواصل البطل تنفيذ مهمته بنجاح وعاد مع سربه إلى المطار .. كما قاد البطل سرباً من ١٢ طائرة في ٨ أكتوبر لتدمير إحدى كتائب العدو المدرعة التي كانت تحاول التقدم على بعد ٢٠ كم شرق القناة .. وبعد ساعتين من نفس اليوم قاد سرباً لضرب لواء مدرع في مرميتلا .. وعند العودة قامت ثمانى طائرات فانتوم إسرائيلية بمهاجمة السرب وتمكن البطل من ضرب إحداها مدافع باقي الطائرات للهروب من المواجهة ..

« تأثير رمضان »

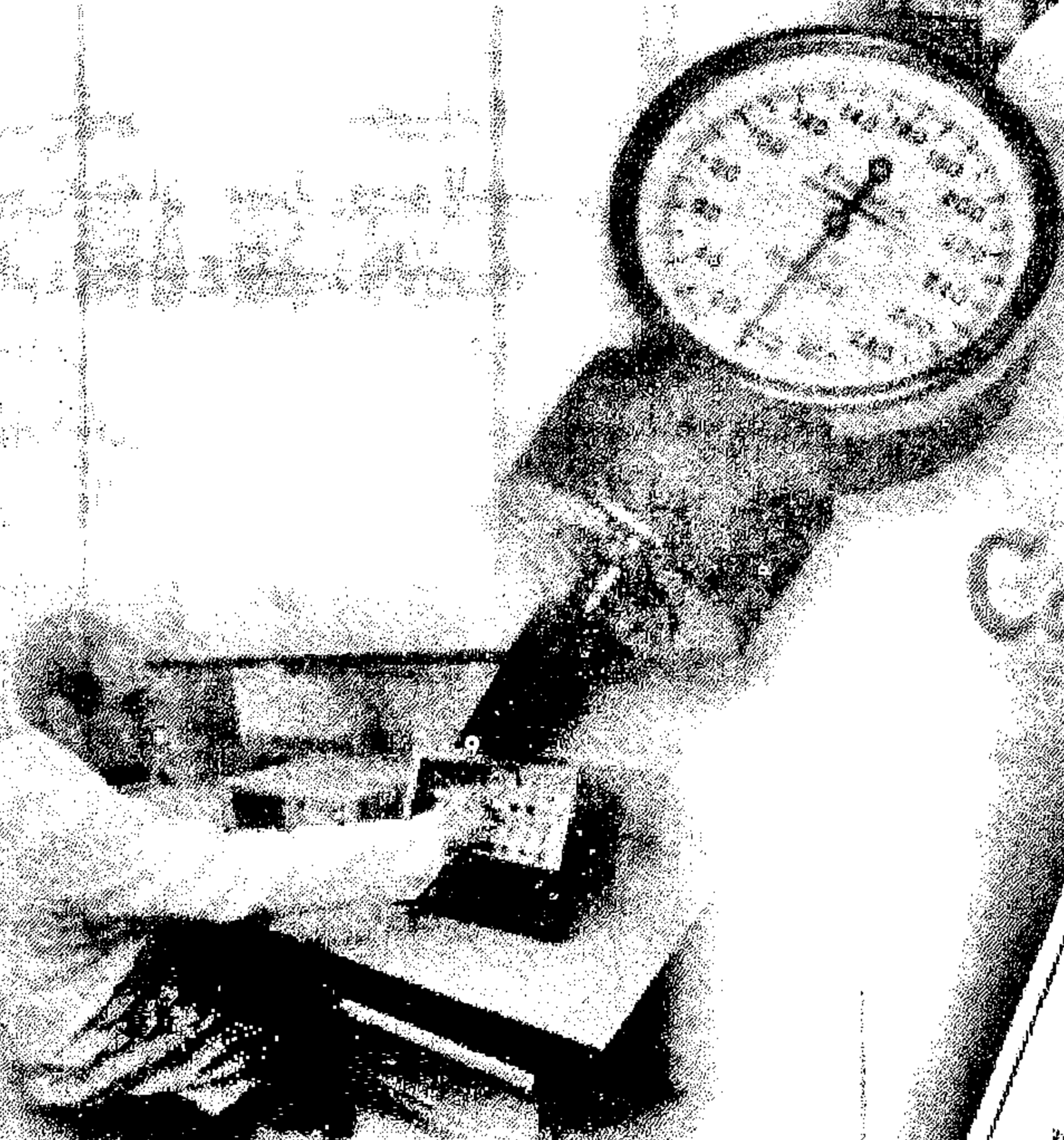
وحول تأثير رمضان والصيام في الحالة المعنوية للطيارين يقول البطل « حسن راشد » : إن شهر رمضان المبارك وجو الصيام أكمل منظومة النصر .. حيث كان رمضان حافزاً يقوي الإيمان والتطلع للفوز بالشهادة في هذه الأيام المباركة .. وكان السعي لإسترداد الأرض والعرض من العدو من بين منظومة النصر إلى جانب الإستعداد الجيد والتدريب المتميز .. لذلك كان الله قريباً منا .. كما سادت وسطنا جميعاً روح معنوية مرتفعة .. وكنت قريباً جداً من الشهيد « ألبير ميري » الذي كان حريصاً على الصوم معنا في رمضان .. وكنت أسمع صوته في اللاسلكي يصيح قائلاً « الله أكبر » بعد إصابة أهدافنا بدقة .. ولم تقتصر هذه الروح على المسلمين فقط بل شاركنا فيها الأخوة الأقباط ..



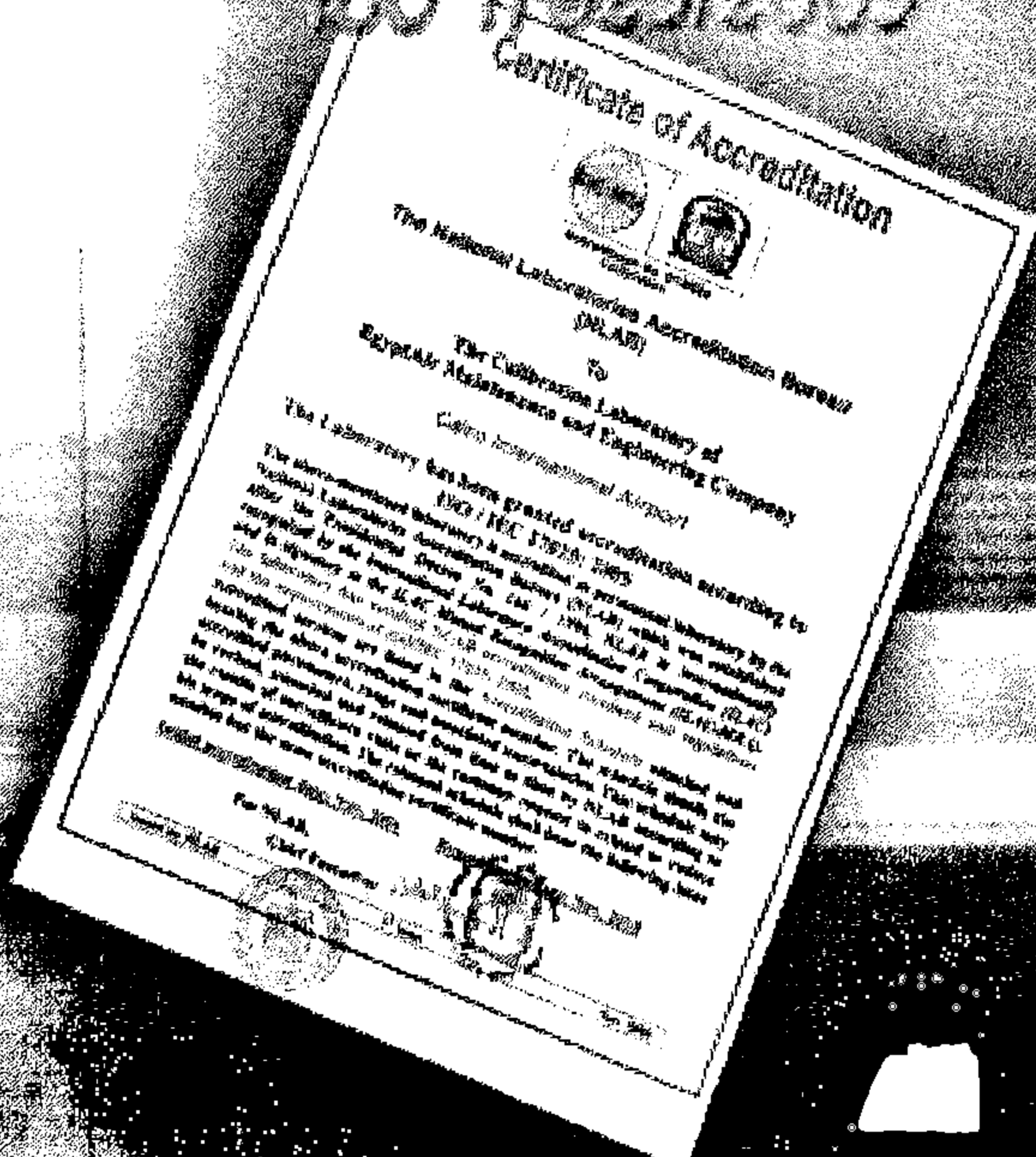
EGYPTAIR

MAINTENANCE & ENGINEERING

أول معمل معايرة في مجال الطيران بمصر يستحصل على
الشهادة الدولية ISO 17025/2005



Approved
Calibration Lab
ISO 17025/2005



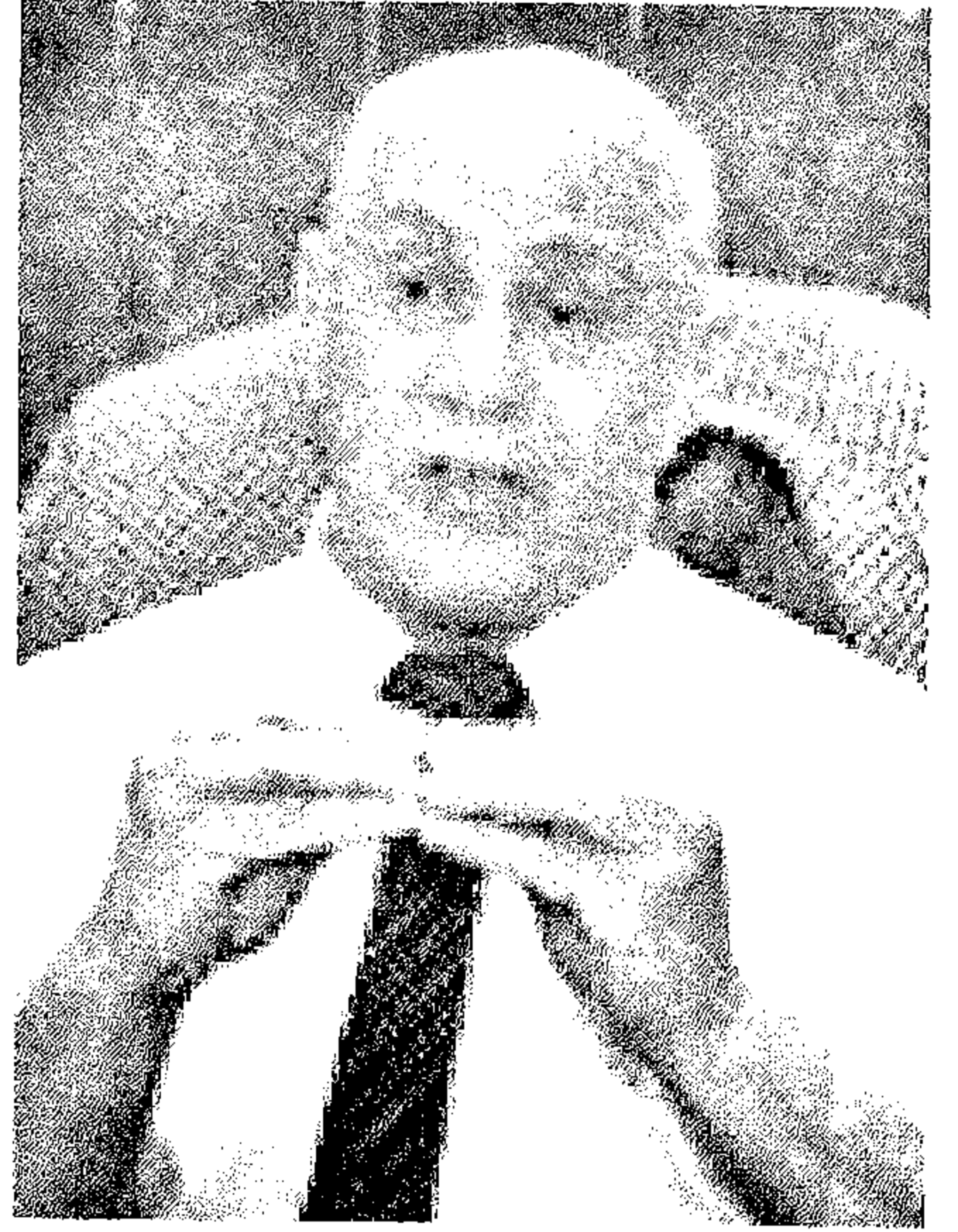
فرقة صيانة الطيران المعتمدة والتكامل الفنية
المصنعي الرئيسي - معمل الصيانة الجوية - القاهرة - مصر
في ١٠ (٢٠ مطار ١ - الرقم التليفوني ٥٧٧٦٦)
تليفون: ٧٧٦٤٨٠١ - فاكس: ٧٧٧٧١٠٠

www.egyptair-mec.com

الفصل الخامس عشر

الطيار البطل

« مدحت هنداي »



« كنت في تشكيل مع الشهيد
« بسيوني » .. وتعاملنا مع طائرات
العدو وأسقطنا بعضها كما أصيب
البعض الآخر وهربوا من شجاعة
الطيارين المصريين .. وخلال هذا
الإشتباك تعرضت طائرتي لعدة
صواريخ ولولا عناية الله لكنت
ضحية إحداها حيث تمكنت من
القفز بالمظلة وبعد عودتي للمطار
إستأنفت مهامى على طائرة بديلة
في نفس اليوم .. حيث كانت تسود
وقتها روح وطنية كبيرة » ..

من أقوال الطيار البطل

« مدحت هنداي » .

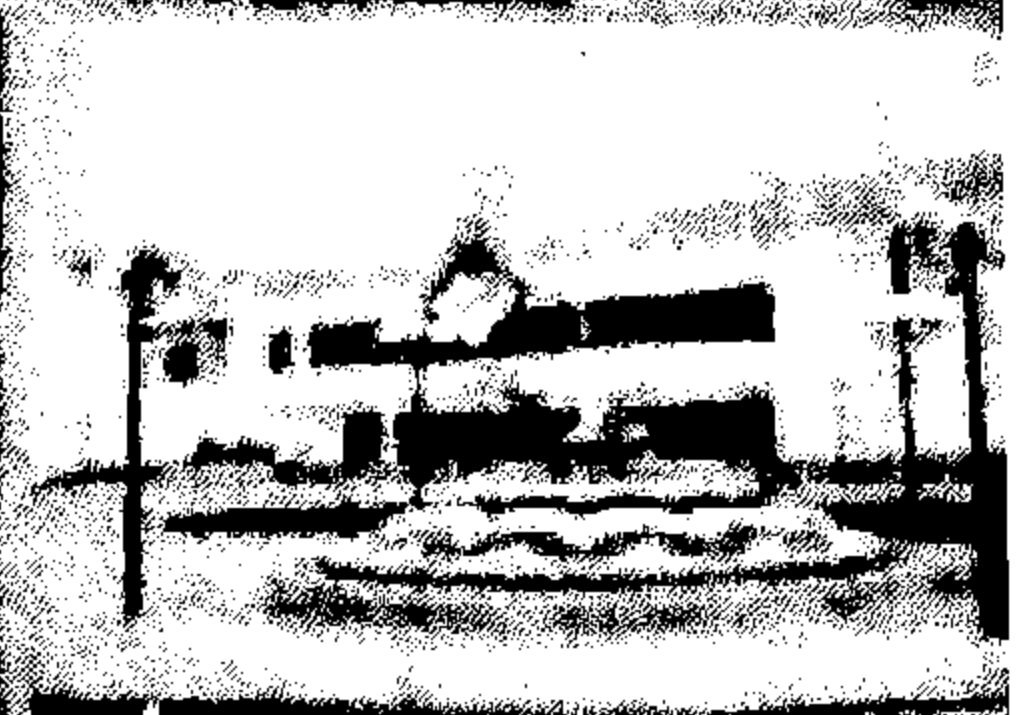
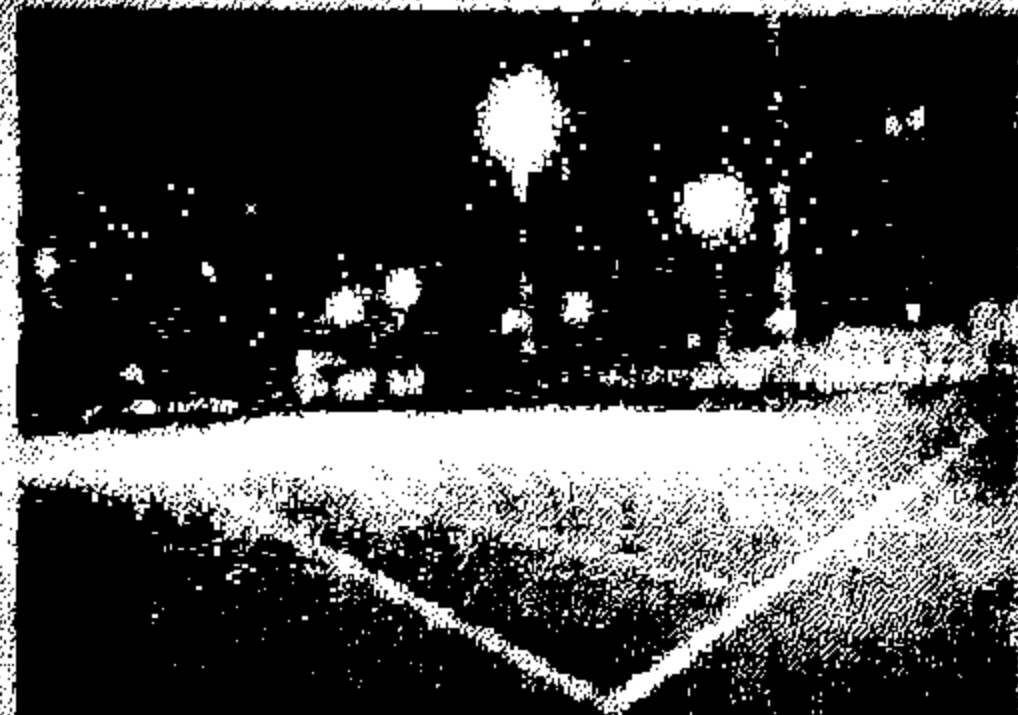
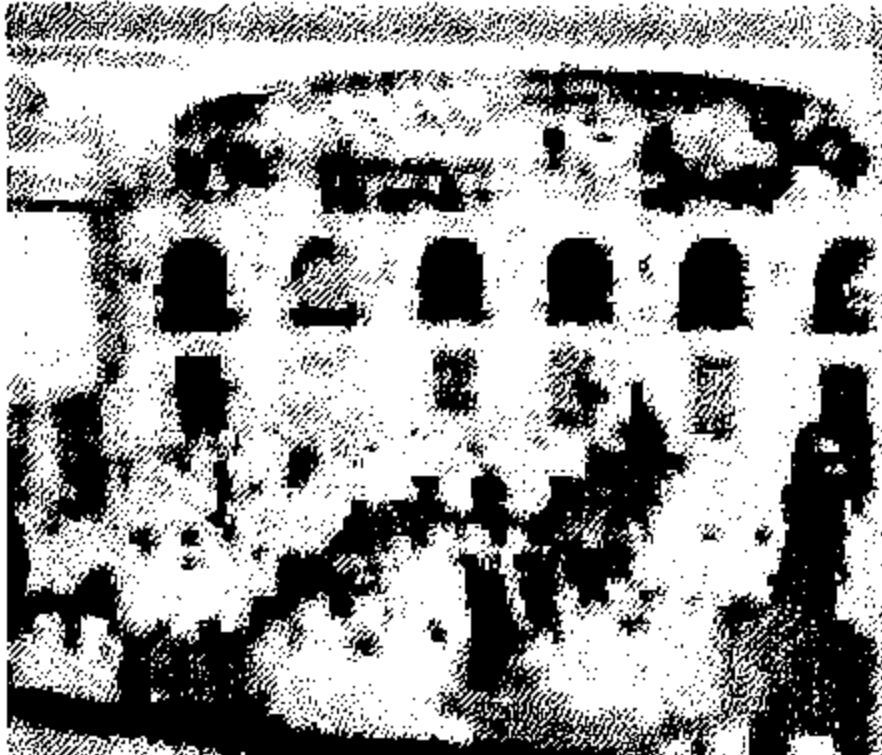
عالم متكامل من الرفاهية

السجوريات

Report

مركز البحوث
Dr. H. H. H. H.

- دراسة ميدانية واسعة النطاق والأعمال
- دراسة ميدانية واسعة النطاق والأعمال
- دراسة ميدانية واسعة النطاق والأعمال
- دراسة ميدانية واسعة النطاق والأعمال
- دراسة ميدانية واسعة النطاق والأعمال
- دراسة ميدانية واسعة النطاق والأعمال



« من هو »

البطل لواء طيار « مدحت هنداي » أحد الأبطال البواسل الذين حملوا أرواحهم ليقدموها في سبيل حماية أجواء مصر خلال حرب أكتوبر المجيدة .. حيث تدرج في مختلف المناصب في القوات الجوية .. وحتى إنضمامه للعمل المدني بوزارة الطيران المدني وتقلده عدة مناصب آخرها رئاسة الشركة المصرية للمطارات ..

توجهت إليه في مكتبه بمبنى الشركة الجديد والذي يواجه مبني وزارة الطيران المدني في طريق مطار القاهرة .. لدي وصولي وجدت عدة وفود لشركات طيران أجنبية تبحث زيادة رحلاتها الشارتر إلى مطارات مصر .. وبعد نهاية الاجتماع إلتقيت بالبطل حيث أكد أن الروح الوطنية في أعقاب النكسة كانت الدافع له ولئات من الشباب للإلتحاق بالكليات الحربية ..

وعن كيفية إلتحاقه بالكلية الجوية .. يقول البطل « هنداي » : في أعقاب نكسة ٦٧ سادت فكرة الوطنية وضرورة الأخذ بالثأر .. وإنتشر وسط الشباب السعي لدخول الكليات العسكرية .. ورغم إنضمامي لكلية العلوم بموافقة أسرتي .. إلا أنني وأمام تيار الوطنية المنتشر وسط الشباب في هذا الوقت دفعني للتقدم بأوراقي إلى الكلية الجوية .. ولم تعلم أسرتي أي شيء عن ذلك .. وكان والدي وقتها في الكويت .. وعاد بعدما علم بذلك .. وبالفعل إنضمت للقوات الجوية في أكتوبر عام ٦٨ .. حيث كلف اللواء « حسني مبارك » وقتها بتخريج دفعات كثيرة من الطيارين وتخرجت بالفعل في عام ٧٠ .. وشاهدت في هذه الفترة عملية إعادة بناء القوات الجوية .. حيث كانت قد بدأت فور الخروج من حرب ٦٧ .. والتي أصابتنا في القوات الجوية بحزن شديد .. حيث منيت القوات الجوية وقتها بهزيمة ثقيلة .. ولم نعط الفرصة لمواجهة العدو الذي أخذنا علي حين غرة .. وتواكب دخولي الكلية الجوية مع الإعداد للحرب وتخرج دفعات من الطيارين القتاليين .. وكانت فترة الكلية الجوية قاسية جدا في العمل لدرجة أننا كنا لانشعر بالوقت .. وقد شاركت خلال حروب الإستنزاف في مواجهة قوات العدو في الجبهة السورية .. وحدثت إشتباكات هناك وعندما عدت إلى مصر حدثت مناوشات ماثلة .. وقد عملت في هذه الفترة علي طائرات الميج ١٧ و ٢١ بعد ذلك وهي الطراز الذي عملت عليه خلال حرب أكتوبر ..

« موعـد الحرب »

وعن توقيت معرفته بموعـد الحرب قال : لقد نجحت القيادة المصرية في إخفاء أية معلومات عن الحرب وبإتقان شديد .. حيث علمت بها في الساعة الثانية عشر ظهر يوم ٦ أكتوبر .. ووقتها علمنا رسميا بموعـد الضربة الجوية .. وتم توزيع المهام علينا وتحديد الأهداف المطلوب ضربها في إسرائيل .. حيث هبطت طائرة بالمطار فيها مظروف يحدد هذه المهام .. وبدأنا في عملية التلقين قبل الطيران .. ورغم ذلك إلا أننا تعاملنا مع الموقف والتعليمات التي صدرت بإعتقاد داخلي بأن ما يحدث مجرد تدريب وليس حربا .. ولم نتأكد بأن الحرب بدأت بالفعل إلا أثناء عبورنا قناة السويس في الضربة الجوية الأولى ..

« أول مهمة »

وعن أول مهمة له خلال حرب أكتوبر يقول البطل « هندواي » : في تمام الساعة الثانية بعد ظهر ٦ أكتوبر عبرت عدة أسراب من الطائرات قناة السويس في وقت واحد .. كل مجموعة ملزمة بتنفيذ عدة مهام وضرب عدة مناطق في عمق سيناء لشل حركة العدو وإعطاء الفرصة للقوات المصرية الأخرى بعبور القناة .. وكانت مهمة السرب الذي كنت فيه هي ضرب مركز القيادة والسيطرة أسفل تبة عالية بشرم الشيخ تسمي «



الطيـار هندواي مع الكاتب

أم خشيب » .. حيث خصصنا ٨ طائرات عبرت القناة في تشكيلين تمام الساعة الثانية .. وفي الثانية والـ ١٥٠ ثانية وصلنا إلى موقع التبه .. رغم وجود تغيير في المعالم التي تؤدي إليها .. ولكن إعتمدت علي الخطة الملاحية وشاهدت التبه وكانت أشبه بقلعة حصينة وبها مجموعة من الهوائيات الضخمة .. وكنا نحمل قنابل ثقيلة جدا .. حيث كنا نستخدم الطائرة كمقاتلة قاذفة بينما هي مقاتلة فقط .. أي أن مهمتها الدخول في إشتباكات وقتال جوي وليس ضرب الأهداف الأرضية .. حيث كانت من مهام طائرات أخرى مثل السوخوي وذلك في حماية طائرات الميج ٢١ ..

«أصعب مواجهة»

وحول أصعب مواجهة يقول البطل « هنداي » : رغم أن مهام الطيار المقاتل صعبة جدا إلا أن أصعب مواجهة كانت في ١٤ أكتوبر .. حيث أقلعت مع ثلاث طائرات بقيادة « ماهر قاسم » و « خليل » و « بسيوني » وعند مطار الصالحية حدث إشتباك مع طائرات العدو .. وتمكنا من إسقاط طائرتي « سكاي هوك » و « ميراج » إسرائيليتين .. بينما تم ضرب طائرتي أنا و « بسيوني » وقفزنا بالكروسي المنطلق .. وعدنا إلى القاعدة علي موتوسيكل ورفضنا وقتها الذهاب إلى المستشفى لإجراء الكشف الطبي علينا من خلال إشتباكات فوق الصالحية .. ثم يوم ١٠ أكتوبر والذي شهد إشتباكات فوق بورسعيد .. إلي جانب تعرض مطارنا في أبوحماد للضرب وإستخدامنا للممر الإحتياطي بالمطار لتنفيذ المهام المكلفين بها .. حيث هاجمتنا ٨ طائرات فانتوم و ٤ طائرات ميراج إسرائيلية في مطار أبوحماد وتلغيم المربعدد كبير من القنابل التي تنفجر بمجرد الإقتراب منها .. وعند قيام فريقين متخصصين بإزالة الألغام للتعامل معها انفجرت فيهم بما أدى إلي إستشهادهم .. ولكننا علمنا بعد ذلك بأن الألغام يتم تفجيرها بمجرد الإقتراب منها بحوالي أربعة أمتار .. فتم التعامل معها من خلال قذفها بقذائف مما أدى إلي تفجيرها وتنظيف الممر وإستئناف إقلاع الطائرات التي كانت موجودة في دشم حصينة خلال الهجوم الإسرائيلي ..

« أيام المجد »

ويواصل البطل شهادته لأيام المجد ويقول : في ١٧ أكتوبر أقلعت مع ثلاث طائرات بقيادة « خميس » و « نيازي » و « حسن محمد » فوق المنزلة شمال غرب بورسعيد .. وظللنا حوالي ١٥ دقيقة نأخذ الإتجاهات من الموجه الأرضي حتي أخبرنا بوجود طائرات ميراج إسرائيلية تشتبك مع طائرتنا فوق المنصورة .. وبعد فترة شاهدنا التشكيل وتوجهنا إلي الطائرات المعادية ودخلنا وسط الإشتباك وتعرضت طائرة « نيازي » للضرب وهبط بالمظلة .. وفي يوم ١٨ أكتوبر أقلعت في تشكيل ضم « حسن محمد » و « حسين » و « غرياي » لضرب



الطيار حسن محمد

جمعات دبابات علي بعد ١٠ كم شرق
الدفرسوار .. وفور الإقلاع مباشرة فوجئنا
بوجود طائرة ميراج إسرائيلية بجوارنا ..
وتمكن الطيار « حسن » من ضربها قبل
وصولنا إلي الهدف .. وتعرضت طائرة
« الغريباوي » للضرب يومها وحظي
بالشهادة فيها ..

« جند الله »

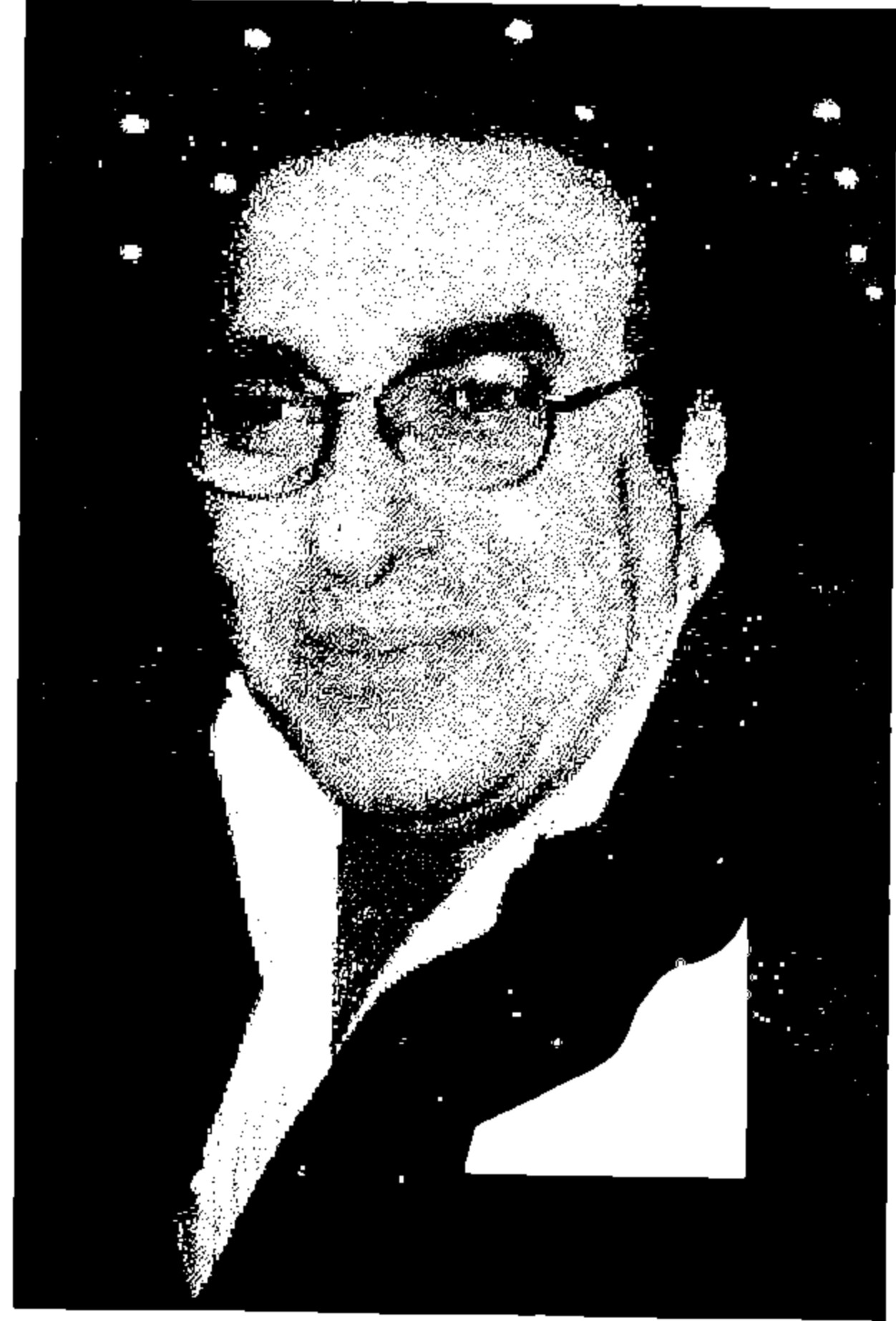
وعن اللحظات التي شعر فيها بتوفيق من
الله يقول البطل « هنداي » : إنها لحظات
كثيرة .. أبرزها ماحدث خلال الإشتباك
الرهيب الذي حدث بيننا وطائرات العدو
فوق الصالحية .. حيث كنت في تشكيل
مع الشهيد « بسيوني » وتعاملنا مع
طائرات العدو وأسقطنا بعضها .. كما

أصيب البعض الآخر وهربوا من شجاعة الطيارين المصريين .. وخلال هذا الإشتباك
تعرضت طائرتي لعدة صواريخ ولولا عناية الله لكنت ضحية إحداها .. حيث تمكنت
من القفز بالمظلة .. وبعد عودتي للمطار إستأنفت مهامى علي طائرة بديلة في نفس
اليوم . حيث كانت تسود وقتها روح وطنية كبيرة.. وماحدث خلال أكتوبر كان بتوفيق من
الله سبحانه وتعالى .. حيث أجزنا بطولات لايمكن أن تحدث في أية ظروف .. وهو مادفع
كل خبراء الإستراتيجية العسكرية لدراسة ماحدث خلال أكتوبر والإستفادة منه .. وهو
للأسف لم يحدث مثله في مصر .. وحتى الآن لم نستفد من دروس وعبر حرب أكتوبر ..
كما لم نستطع إستحضار روح أكتوبر ولو تحقق ذلك لأصبحت مصر دولة عظمى بمعني
الكلمة ..

الفصل السادس عشر

الطيار البطل

« مجد الدين رفعت »



« في سبتمبر ٦٩ قمت ضمن سرب
في تنفيذ بعض المهام وحماية
تشكيل قاذفات مصرية .. وحدثت
مواجهة شرسة مع طائرات العدو
.. وتعرضت لهجوم من الطائرات
المعادية أدى لإصابة طائرتي إصابة
شديدة .. وكانت عناية الله كبيرة
جدا حيث إبتعدت القذيفة عن
كابينة القيادة وإلا أصابتنى في مقتل
.. ولم تتخل عني عناية الله أيضا
برغم تسبب القذيفة في تدمير ذيل
الطائرة وهي ميغ ٢١ .. حيث كانت
الإصابة مباشرة وتؤدي إلي عدم إتزان
الطائرة وإرتطامها بالأرض .. وتعال
صباحات الموجهين الجويين في المطار
بضرورة قفزي بعد مشاهدة الطائرة
بدون ذيل ومؤخرتها مشتتة .. إلا
أنني رفضت وصممت علي الهبوط
بالطائرة .. وبالفعل نجحت بفضل الله
في الهبوط بها في مطار المنصورة
والذي كان قريبا مني وهو ما يمثل
معجزة كبيرة ..

من أقوال البطل

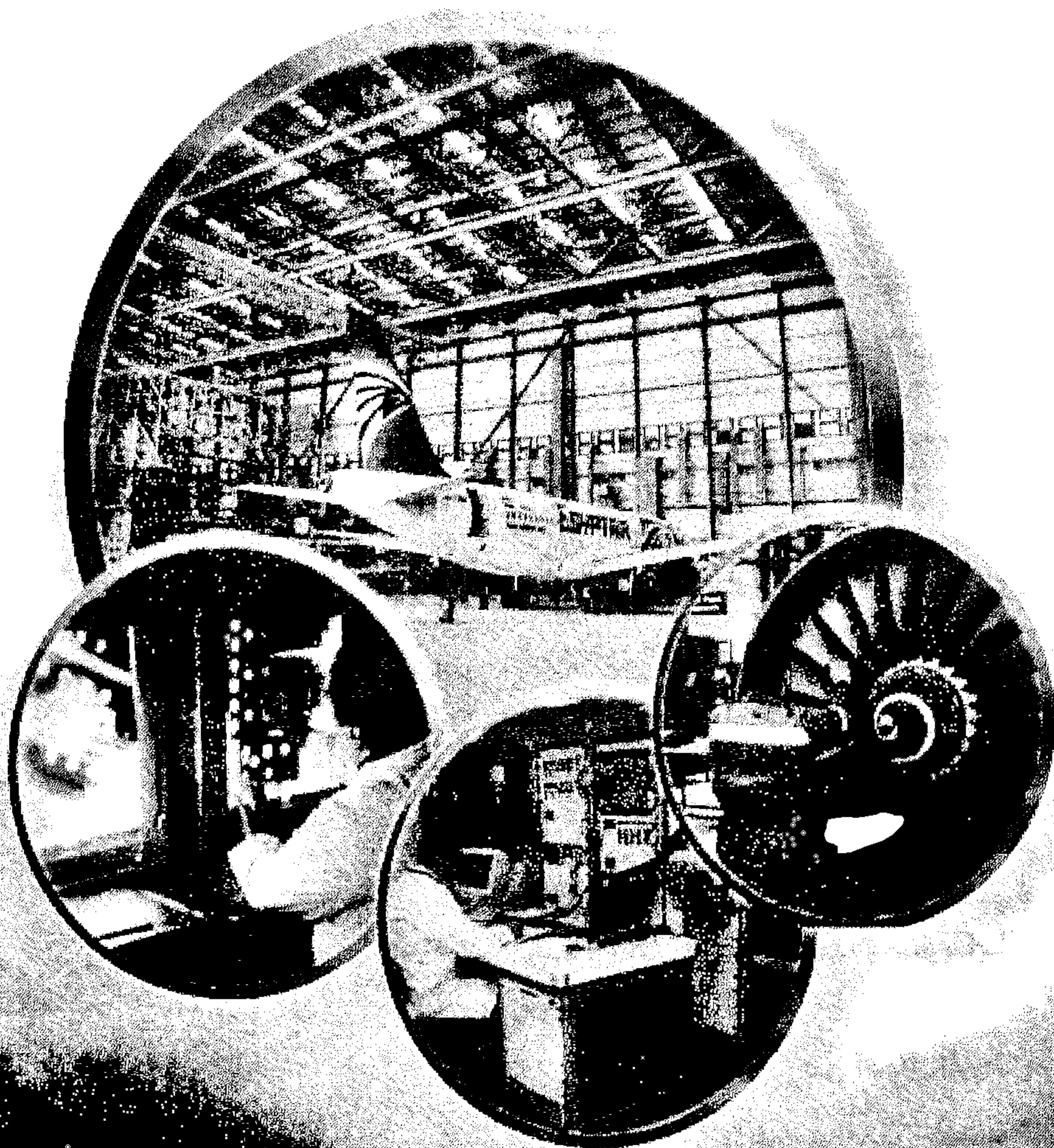
« مجد الدين رفعت »

EGYPTAIR



MAINTENANCE & ENGINEERING

Put your trust in our hands



www.egyptair-me.com

« من هو »

اللواء طيار البطل « مجد الدين رفعت محمد أحمد » أحد رجال القوات الجوية .. الذين تركوا بصماتهم في سجل تحقيق النصر خلال حرب أكتوبر رمضان المجيدة .. تدرج في المناصب بداية من قيادته لطائرات الميج ٢١ والميراج حتي وصل لرئاسة شعبة التنظيم والإدارة .. وبعد ٣٦ عاما من الخدمة المتواصلة تم إنتدابه من وزارة الدفاع إلي وزارة النقل في قطاع الطيران المدني في مهمة مدنية جديدة .. وتدرج في المناصب حيث عمل نائبا لرئيس هيئة الطيران المدني وبذل مجهودا كبيرا لإعادة تشكيل الشركات القابضة في قطاع الطيران المدني .. وبعد تشكيل وزارة الطيران تولي أمانة الوزارة .. وشارك في إعادة هيكلة مصر للطيران .. وتشكيل شركات وقطاعات وزارة الطيران المدني .. ثم مندوبا لمصر في المنظمة الدولية للطيران المدني - الإيكاو - وحقق فيها نجاحات عديدة وفازت مصر بالإجماع في إنتخابات مجلس المنظمة .. وتولي البطل «مجد الدين » بعد ذلك رئاسة الشركة المصرية للمطارات .. وبدأ من خلالها في تنفيذ خطة طموحة لتطوير وتوسعة المطارات المصرية .. وحاز بطلنا علي عدد من الأوسمة والنياشين خلال فترة



البطل رفعت مع الكاتب



الطيار البطل
عمر عبد العزيز

عمله أبرزها وسام الجمهورية والشجاعة وجرحي الحرب في ٦٩ و ٧٣ ونوط الواجب ..

« الطيران حلم »

إتصلت بالبطل وإتفقنا علي اللقاء في لوبي فندق شيراتون المطار.. وظهر البطل في كامل لياقته رغم إبتعاده عن العمل العام قبل عامين .. بعد لقائي بالبطل فاجأني بخبر جديد وهو توليه مهمة إعادة هيكلة شركة ميدويست الخاصة للطيران .. ووسط موسيقي غربية صادرة من أحد أركان لوبي الفندق بدأت مع البطل لتسجيل شهادته عن حرب أكتوبر رمضان المجيدة .. وسألته عن سبب إختياره الكلية الجوية فقال : لقد إخترت الدخول إلي الكلية الجوية لتحقيق حلمي بأن أكون طيارا ضمن نسور الجو في الجيش المصري .. ووفقني الله في دخول كلية الطيران عام ٦٤ وتخرجت في الدفعة ١٨ وكان من أبرز أفراد دفعتي الفريق « مجدي شعراوي » والذي تولي قيادة القوات الجوية والمرحوم « شريف عرب » و« عمر عبدالعزيز » ..

« بطولات في ٦٧ »

وعن شهادته عن أحداث وأسباب النكسة خاصة وأنه تخرج قبل حدوثها بعدة أيام يقول البطل : لقد أخذنا علي حين غرة كما يقولون .. ولم نمح نحن رجال القوات الجوية الفرصة لمواجهة الأعداء في ٦٧ .. ومن وجهة نظري فإن ما حدث في ٦٧ كان مغامرة غير محسوبة العواقب ولم نستعد جيدا لها .. ولعبت السياسة دروها دون إعطاء فرصة لرجال القوات المسلحة للإستعداد ومعرفة عدونا بشكل أفضل .. بينما إستعد العدو وعلم كل ما يريد عن جيشنا لذلك كانت الهزيمة مرة جدا .. ولقد ظلمت القوات الجوية في هذه الحرب بشكل كبير .. ورغم ذلك بذل العديد من أساتذتي وزملائي التضحيات خلال حرب ٦٧ .. وأستشهد الكثير منهم في ظروف بالغة الصعوبة .. ولقد شاهدت كل شيء بحسرة شديدة حيث كنت متخرجاً حديثاً من الكلية الجوية .. ورأيت بطولات من بينها قيام الشهيد « سمير رضوان » بقيادة طائرته في إحدى القواعد الجوية ولم يأبه لضربات طيران العدو .. وأراد التحليق بطائرته للتصدي لطائرات الأعداء إلا أن طائرته تلقت ضربة

مباشرة وأستشهد علي الممر .. وهذا الحماس لدي الشهيد موجود لدي كل الطيارين .. حيث يتمتع الطيار المصري بميزة متفردة وهو أنه يدخل بسرعة في جو المعركة وسط حماس ومشاعر ملتهبة .. وهناك بعض الأبطال أيضا مثل «سامي فؤاد» و«نبيل شكري» .. حيث حرصا علي التحليق في ظروف صعبة لمواجهة طائرات العدو .. ونجحوا بالفعل في ضرب طائرات إسرائيلية وبإمكانيات بسيطة ولقد شاهدت ذلك بعيني في حرب ٦٧ .. وأنا أفخر أنني تعلمت من هؤلاء الأساتذة الأبطال ..

« إعادة البناء »

وحول مراحل إعادة بناء القوات الجوية بعد ٦٧ يقول البطل « مجد الدين » : لقد بدأت



مرحلة إعادة البناء في نهاية يونيو ٦٧ .. حيث انفصلت القوات الجوية عن الدفاع الجوي بعد أن كانا في قطاع واحد .. ورغم شدة الضربة في ٦٧ إلا أننا أظهرنا للعدو مدي قوتنا وبأسنا من خلال ما حدث في ١٤ و ١٥ يوليو ٦٧ وتحت قيادة الفريق مذكور أبوالعز .. حيث تم تنفيذ ضربة جوية لأهداف مهمة في سيناء .. أدت إلي إصابة العدو بالهلع وإعتقد أننا نهاجم من أجل إستعادة سيناء .. وشاهدنا إرتباكا في صفوفهم بسبب هذه الضربة المؤثرة بعد أيام من ٦ يونيو .. ولقد شاركت في هذه الضربة كطائرات حماية للقاذفات التي تولت تنفيذ ضرب الأهداف .. ثم بدأنا مرحلة بناء القواعد وتطويرها وتشبيد الدشم والحصون الخاصة بحماية الطائرات .. مع زيادة أعداد الطيارين

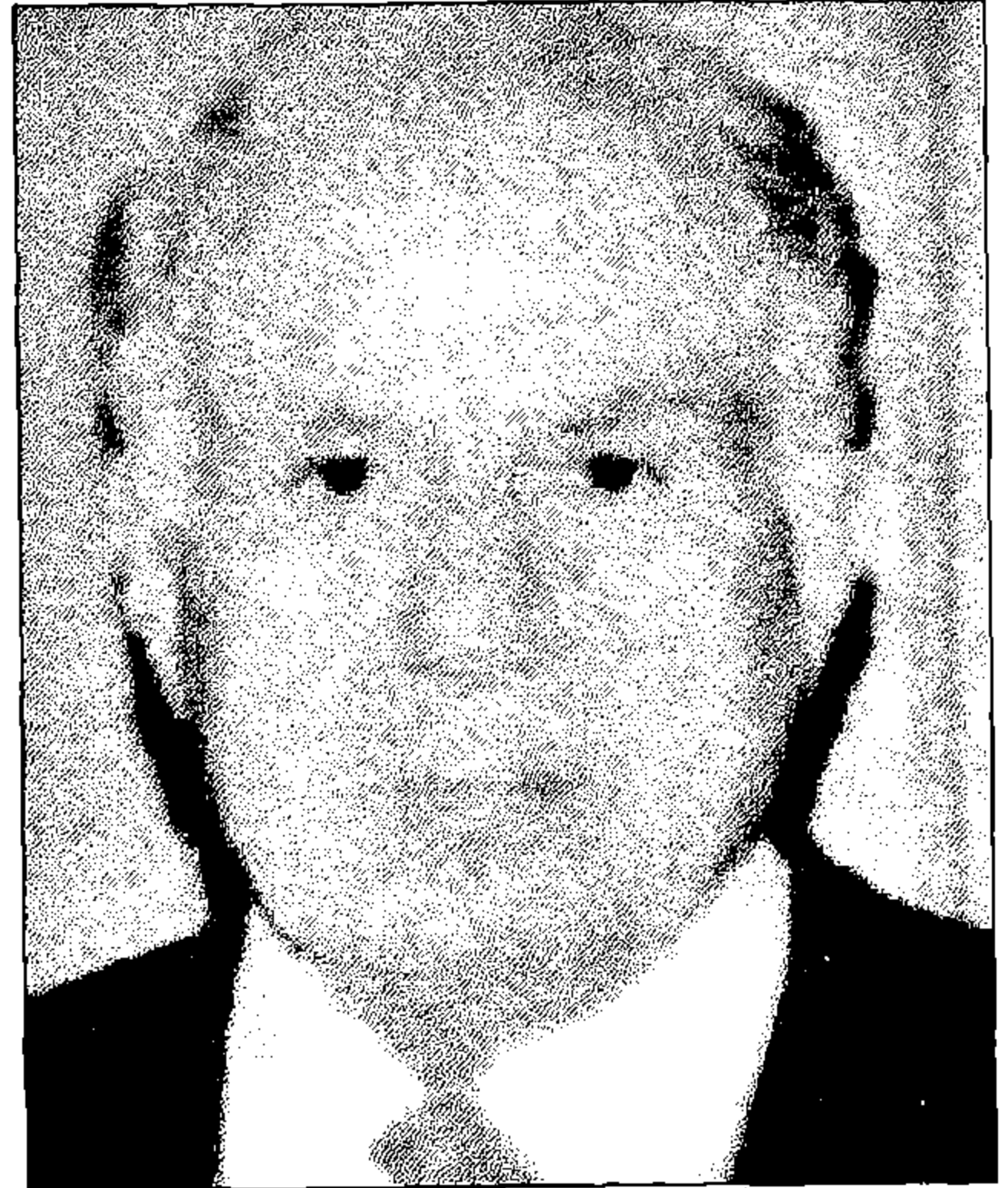
البطل رفعت بجوار طائرته

وتكثيف عمليات التدريب الشاق .. ولقد تدرت كثيرا بإشراف النقيب « أحمد شفيق » وزير الطيران الحالي - ٢٠١٠ - .. وبدأت حرب الإستنزاف بعد ذلك والتي تعد أفضل إعداد وتدريب علي خوض الحرب بعد ذلك ..

« عناية الله »

وحول مشاهداته لأهم أحداث حرب الإستنزاف يقول البطل « مجد الدين رفعت » :
كان أول إشتباك لي في حرب الإستنزاف في يوليو ٦٩ .. حيث فوجئنا بسرب من طائرات العدو من طراز ميراج يقتحم الأجواء المصرية فخرجنا عدة أسراب من الطائرات المصرية .. وكنت في سرب يضم الطيارين « فكري فوزي » و « تميم فهمي » و « نبيل فؤاد » .. وبدأنا في مطاردة طائرات العدو حيث أصيبوا بالهلع فور رؤيتنا وإضطروا للتخلص من حمولاتهم .. وهربوا إلي سيناء دون تنفيذ مهمتهم .. وفي سبتمبر ٦٩ قمت ضمن سرب في تنفيذ بعض المهام وحماية تشكيل قاذفات مصرية .. وحدثت مواجهة شرسة مع طائرات العدو .. وتعرضت لهجوم من الطائرات المعادية أدي لإصابة طائرتي إصابة شديدة .. وكانت عناية الله كبيرة جدا حيث إبتعدت القذيفة عن كابينة القيادة وإلا أصابتنني في مقتل .. ولم تتخل عني عناية الله أيضا برغم تسبب القذيفة في تدمير

ذيل الطائرة وهي ميج ٢١ وهي إصابة مباشرة تؤدي إلي عدم إتزان الطائرة وإرتطامها بالأرض .. حيث تعالت صيحات الملاحين الجويين في المطار بضرورة القفز بعد مشاهدة الطائرة بدون ذيل ومؤخرتها مشتعلة .. إلا أنني رفضت وصممت علي الهبوط بالطائرة .. وبالفعل نجحت بفضل الله في الهبوط بها في مطار المنصورة والذي كان قريبا مني وهو ما يمثل معجزة كبيرة .. وحصلت بسبب ذلك علي نوط الشجاعة من الرئيس « جمال عبدالناصر » إلي جانب مكافأة مالية .. وقد تولي المهندس « ماجد المصري » أحد أبطال القوات الجوية بعد ذلك تصنيع وتركيب ذيل جديد للطائرة .. وإستخدمنا الطائرة بعد ذلك في حروب الإستنزاف ونصر أكتوبر .. وبعد



المهندس البطل
ماجد المصري

كل هذه الطلعات الجوية في الحروب تم عرض الطائرة والتي تحمل رقم ٨٠٤٠ في بانوراما حرب أكتوبر بطريق صلاح سالم ..

« سقوط فانتوم إسرائيلية »

وحول إسقاط طائرة فانتوم في حرب الإستنزاف يقول البطل « مجد الدين » : إنني أتذكر هذه الواقعة حيث كانت ثاني إشتباك لي خلال حرب الإستنزاف .. وكنت ضمن سرب ضم «وصفي بشارة » و«سمير عزيز » و«رضا إسكندر » حيث كنا في أواخر عام ٦٩ .. وفوجئنا بدخول سرب من طائرات الفانتوم المعادية وواجهناهم فوق بحيرة المنزلة التي شهدت صراعا شرسا بيننا .. ورغم أن الطائرات الفانتوم تتمتع بإمكانيات هائلة مقارنة بالميج إلا أن كفاءة الطيارين المصريين عوضت ذلك .. وبدأت المعركة حيث وجه «وصفي » صاروخين أصابا إحدى طائرات الفانتوم .. ثم ضربت صاروخا ثالثا أكد تدمير الطائرة التي سقطت علي الفور .. وأصيب طائرتي بشظية من انفجار الطائرة المعادية حيث كنت خلفها مباشرة من أجل تأكيد ضربها .. وإضطرت باقي الطائرات للهروب وكانت هذه الواقعة وقتها من الوقائع الشهيرة لإسقاط طائرات الفانتوم وكتبت عنها بعض الإصدارات الأجنبية المتخصصة في الشؤون العسكرية حول إمكانيات طائرات الميج ..

وبعد ذلك تحولت لقيادة طائرات الميراج والتي تتمتع بإمكانيات متميزة أيضا من خلال إمكانية وصولها إلى مواقع أبعد في عمق سيناء ..

« حرب أكتوبر »

وحول توقيت معرفته بموعد حرب أكتوبر يقول البطل « مجد الدين » : من خلال كثرة التدريبات والتشديد علينا في كل شيء .. والزيارات المتكررة من اللواء « حسني مبارك » قائد القوات الجوية لنا في المطارات .. تأكدنا أن الحرب قريبة ولكن لم نعلم بها إلا صباح السبت ٦ أكتوبر عندما اجتمع بنا قائد اللواء وأخبرنا بموعد الحرب .. ولم نشارك كأسراب ميراج بقاعدة طنطا في الضربة الجوية الأولى .. حيث كانت لنا مهام محددة بتعليمات من قائد



الطيار البطل اسماعيل امام

القوات الجوية شخصيا .. وبدأت أسرابنا في تنفيذ بعض المهام الخاصة كإحتياط للقوات الجوية في عمق سيناء .. أما أول مشاركة لي فكانت في ١٦ أكتوبر وكنت برفقة زميلي « أحمد رمزي » وكانت بهدف إستطلاع الوضع في سيناء ومتابعة حركات العدو من أجل تحديد كيفية التعامل معه والقضاء علي خطوط الإمدادات القادمة لتدعيمه .. ونجحنا بالفعل في تصوير أماكن متعددة لقوات العدو في سيناء .. ولعبت هذه الصور بعد فحصها وتحليلها دورا كبيرا في إستهداف قوات العدو شرق قناة السويس ..

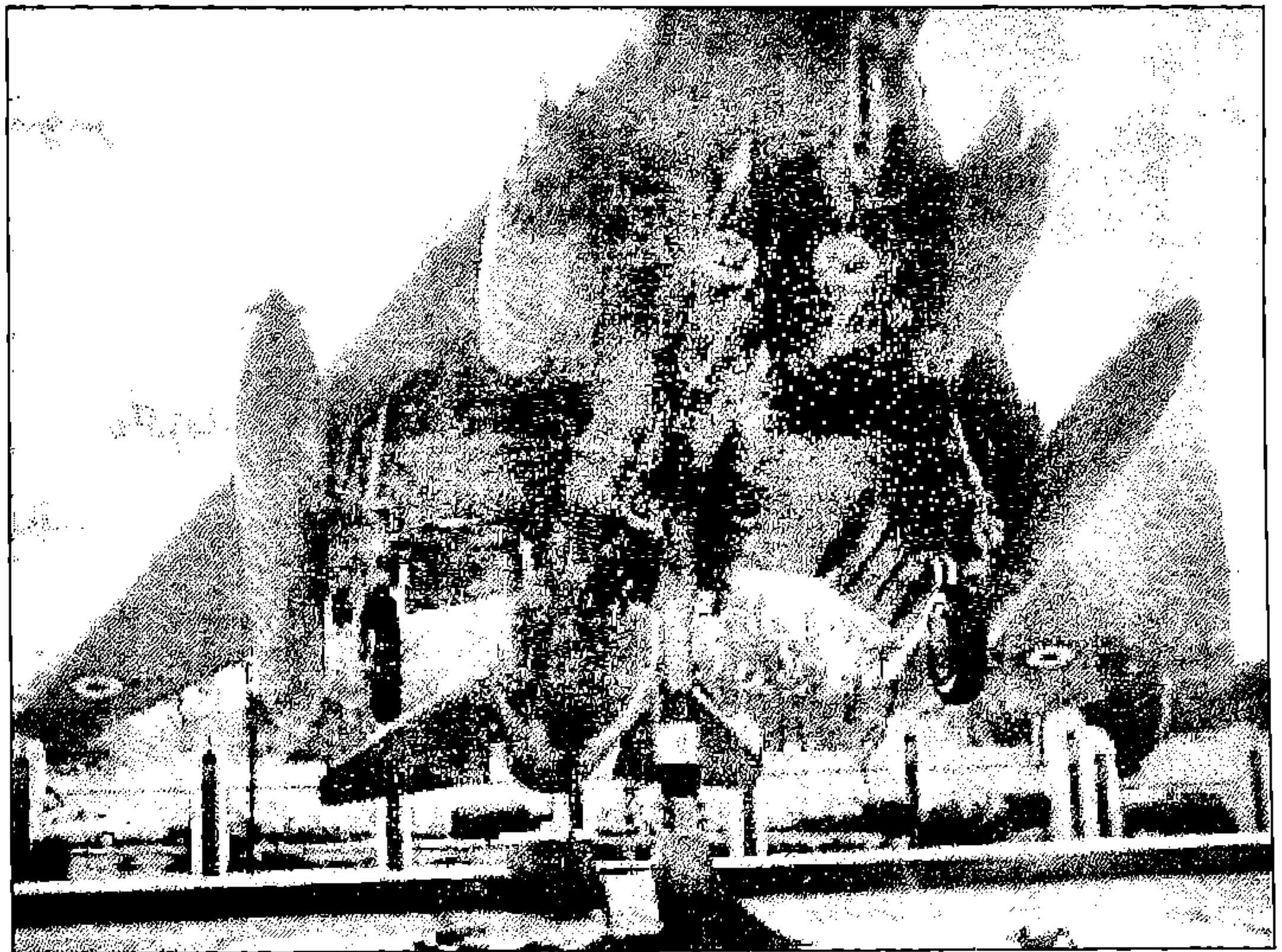
« أصعب موقف »

وحول أصعب المواقف خلال الحرب يقول البطل : في ٢٢ أكتوبر تم تشكيل عدد من أسراب الميراج بينها سربي الذي ضم أيضا « أحمد هاشم » و « كمال عبدالرؤف » و « حسين عزت » .. وتولينا تنفيذ هجوم مكثف علي قوات العدو في الثغرة .. وكنت مكلفا بتوفير الحماية لباقي التشكيل .. لإعطاء الفرصة لطائراتنا لتنفيذ ضرباتهم في الثغرة .. وفوجئت بأربع طائرات ميراج إسرائيلية تقوم بإعتراضنا .. ولكي أوفر الحماية لباقي طائرات السرب لتنفيذ مهمتهم .. قمت بمواجهة الطائرات المعادية من خلال مناورات لإعتراضهم .. وبعد نفاذ ذخيرتي فوجئت بالطائرات المعادية تقوم بعمل ساندوتش لي أدي إلي إصابتي .. وحاولت تكرار مافعلته في حرب الإستنزاف والهبوط بطائرتي المشتعلة .. ولكن شدة الإصابة حالت دون ذلك وإضطرت للقفز منها في بلدة الصوالح جنوب فاقوس .. وبعد سقوطي فوجئت بالفلاحين يعتزمون ضربي إعتقادا منهم أنني إسرائيلي إلا أنني تمكنت من تعريفهم بنفسي ليتم نقلي بعد ذلك للمستشفى لإجراء فحص طبي شامل لي ..

« البطل »

إسماعيل إمام

وعن بطولات الشهداء الذين تأثر بهم يقول البطل « مجد الدين رفعت » : هناك



طائرة البطل معروضة في بانوراما أكتوبر

بطولات عديدة وسط رجال القوات الجوية .. ورغم إمكانيات طائراتنا المتواضعة مقارنة بطائرات العدو إلا أن أبطالنا حققوا معجزات لا توصف .. وأتذكر الشهيد « إسماعيل إمام » الذي أسقط ٨ طائرات للعدو خلال مواجهات الإستنزاف وأكتوبر وهو رقم قياسي لم يحققه أحد من قبل .. وحصل علي الشهادة في نهاية حرب أكتوبر حيث تمنى ذلك كثيرا .. ولم تقتصر البطولات علي الطيارين أو الشهداء فقط .. ولكن شارك فيها العديد من الأبطال في قطاعات القوات الجوية الأخرى .. وأتذكر بطولات أخرى من غير الطيارين مثل المهندس « إبراهيم مناع » الذي لعب دورا كبيرا في إعادة ماتم تدميره من ممرات مطاراتنا .. والمهندس « عاطف عبد الحميد » الذي لعب دورا لا يقل أهمية عن الطيارين عندما شارك في إعادة تشغيل الطائرات التي تتعرض لضربات خلال الحرب .. كما لعب الفنيون الصغار أدوارا مؤثرة خلال الحرب .. وقام بعضهم بحمل القنابل التي أسقطتها طائرات العدو في مطاراتنا ولم تنفجر .. ولن أنسى ماحيت ما قام به الصول « حسين » عندما حمل قنبلة علي صدره من أمام إحدى الطائرات وإنفجارها فيه وإستشهاده من أجل إخلاء الممر للطائرة .. كما قام الشيخ « محمود » الواعظ الموجود في مطار طنطا بمساعدتنا في رفع أثار ضربات العدو علي المطار .. بعد أن خلع العمة والقفطان وإرتدي الأفرول والخوذة .. حيث كانت تسود روح وطنية وسط الجميع ..

« روح أكتوبر »

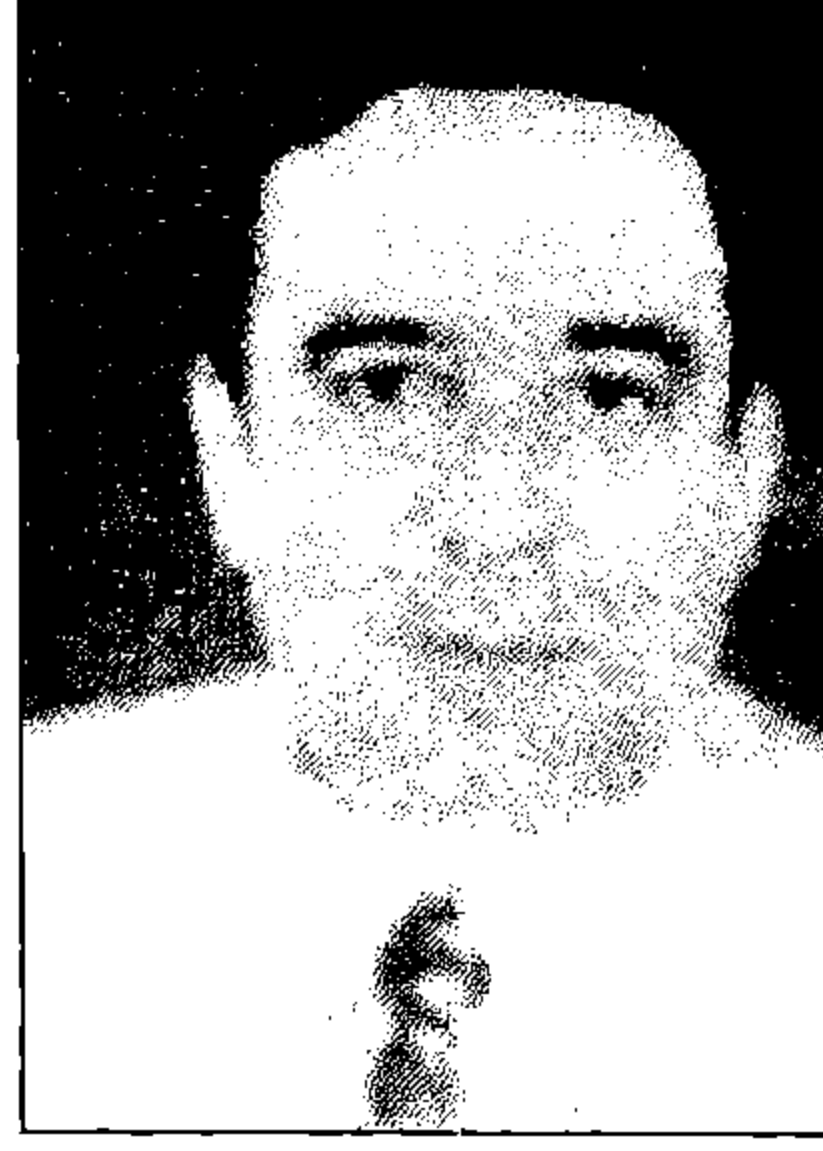


المهندس البطل عاطف عبد الحميد

وعن أبرز ملامح روح أكتوبر يقول البطل « مجد الدين » : « إن روح أكتوبر هي في الأساس روح الانتماء للوطن .. مع العمل ضمن فريق متكامل .. والطيران من بين المؤسسات التي تعمل بهذا المبدأ .. مع العزيمة والإرادة القوية لإعادة الحقوق المسلوبة .. وهو ما حدث في حرب أكتوبر رمضان المجيدة .. وما حدث في يوم ١٤ أكتوبر ٧٣ والذي تم إختياره عيداً للقوات الجوية يعد فخرا لمصر وإنجازا غير مسبوق .. حيث شهدت الأجواء خلاله أشد معركة طيران بين أكثر من ١٥٠ طائرة وطوال ٥٠ دقيقة متواصلة وهو ما لم يحدث في تاريخ العسكرية الحديثة .. ولقد شاهدت



الطيار يسري جمال الدين



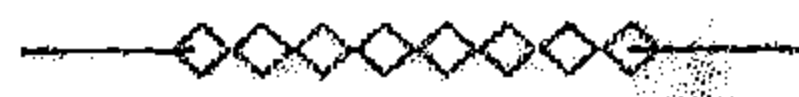
الطيار مجدي الوزيري

بعض الطيارين يقومون بالهبوط للترزود بالوقود ثم الإقلاع مرة أخرى للمشاركة في المعركة ..

« شخصيات مؤثرة »

وعن الشخصيات التي أثرت فيه خلال عمله يقول البطل « مجد الدين رفعت » : لقد تشرفت بالتدريب تحت قيادة النقيب « أحمد شفيق » في ستينيات القرن الماضي .. وهو يتمتع بنوع نادر ومتميز

من القيادة .. حيث يحرص علي حماية الطيارين الذين يطرون تحت قيادته .. ويتعرض لكل المخاطر التي تواجههم نيابة عن العاملين معه لذلك يشعر الطيارون المرافقون له بالراحة عند العمل مع الفريق « شفيق » .. حيث كان يقود طائرة ميج ٢١ خلال الحرب .. وكان سرية يتمركز في القطامية ومن بين أبرز الزملاء الذين عملوا معه الطيار « مجدي الوزيري » و« يسري جمال الدين » .. ولقد كانت له صولات وجولات في كل الحروب بداية من حرب اليمن التي شارك فيها بعد تخرجه من الكلية الجوية .. ونجح خلال حرب الإستنزاف في إسقاط طائرة ميراج إسرائيلية .. حيث قاد سرباً ضم « مصطفى جامع » أيضاً وإشتبك في معركة حامية أدت إلي إسقاط طائرة ميراج إسرائيلية .. ثم أسقط طائرة « سكاي هوك » خلال حرب أكتوبر .. ومازلت متذكراً طائرته وهي برقم ٨٠٢٧ .. ولقد رسمنا علي طائرته نجمة داود إعلاما بقيامة بإسقاط طائرة للأعداء .. وهو ما كنا نفعله علي طائرات الأبطال الذين يسقطون طائرات للعدو .. وكان الطيار شفيق نابها من يومه ومقاتلاً شرساً خلال الإشتباك مع العدو .. وأهم ما يميزه كما قلت أنك تطير بصحبته وأنت مطمئن .. لأنه من المستحيل أن تصاب طائرتك وأنت برفقته .. وهو يتمتع بكفاءة في القيادة وإستخدام الطائرة لذلك كنا نتسابق لنطير ضمن سربه ..



الفصل السابع عشر

« المعجزة بعيون إسرائيلية »

« من بين أسرار حرب أكتوبر ما حدث
من وقائع تشبه المعجزات .. أبرزها
قيام كتيبة دبابات إسرائيلية بفتح
النيران عن قرب على مجموعة من
الجنود الإسرائيليين وقتل بعضهم
وجرح الآخرين بدم بارد .. كما قال أحد
الناجين .. حيث إعتقد جنود الكتيبة
بأن الجنود المقابلين لهم هم جنود فروا
من الجيش المصري » ..

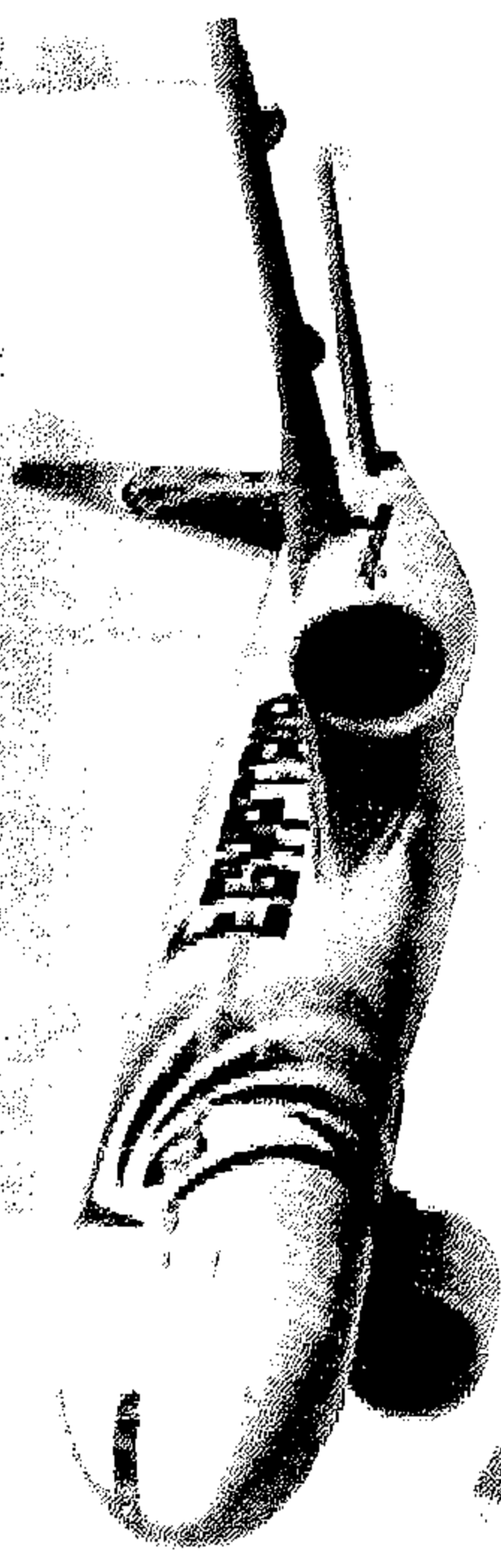
من أقوال الصحفي الإسرائيلي
« إيلان كفير » في كتابه
« إخوتي أبطال المجد » ..



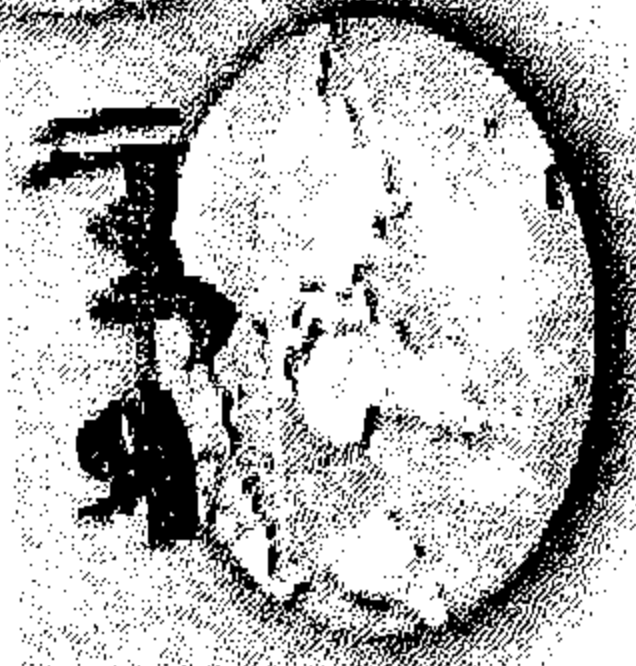


EGYPTAIR

CARGO



مصر



لغة في المواعيد

القيام في الأداء

لتصل شحنتك في المواعيد المحددة

Tel + (202) 6963330/1/2 - 22902791

+ (202) 2267060-22677933

Fax + (202) 26963335-22674529

e-mail :marketing-dep@egyptair.com

بعد عرض شهادات أبطالنا خلال حرب أكتوبر .. خاصة الوقائع التي تدل علي وجود جند لله حاربوا معنا خلال حرب أكتوبر رمضان المجيدة .. لا بد من عرض ملخص لأقوال ومشاهدات بعض الإسرائيليين .. التي تؤكد وجود معجزات خلال حرب أكتوبر .. ورغم أن الكتاب مخصص لعرض شهادات بعض أبطال القوات الجوية .. إلا أنني سأعرض في هذا الفصل شهادات الإسرائيليين علي ما حدث من معجزات .. أو وقائع تدل علي وجود جند لله يدعموننا خلال كل المعارك ولن تقتصر علي بطولات القوات الجوية .. من بين شهادات الإسرائيليين المثيرة مذكره الصحفي الإسرائيلي « إيلان كفير » والذي أصدر كتابا بعنوان : « إخوتي أبطال المجد » حيث يقول فيه : « من بين أسرار حرب أكتوبر ما حدث من وقائع تشبه المعجزات .. أبرزها قيام كتيبة دبابات إسرائيلية بفتح النيران عن قرب على مجموعة من الجنود الإسرائيليين وقتل بعضهم وجرح الآخرين بدم بارد .. كما قال أحد الناجين .. حيث إعتقد جنود الكتيبة بأن الجنود المقابلين لهم هم جنود فروا من الجيش المصري » .. — إنني أتذكر هنا قول الله سبحانه وتعالى « وما يعلم جنود ربك إلا هو » ٣١ المدثر .. فأني جنود لله قامت بهذا الفعل — ..

« ماتوا بنيران زملائهم »

وقد نقل الكتاب عن أحد الناجين من المذبحة السابقة .. والتي كانت بنيران صديقة وهو المصطلح الذي شاع فيما بعد مع الحروب الأمريكية في أفغانستان والعراق .. هذا الناجي هو « موشيه ليفي » حيث يقول : « لم يشفع للجنود الإسرائيليين كونهم عزل لا يحملون أي سلاح ويتحدثون العبرية بطلاقة .. ويعرفون أسماء قادة الكتائب الإسرائيلية .. فقد فتح رفاقهم عليهم النار فقط لأنهم اعتقدوا بأنهم عرب » ..

وسرد « ليفي » تفاصيل ما حدث قائلا — كما جاء في كتاب « كفير » — : « في اليوم الثاني لحرب أكتوبر .. أي السابع من أكتوبر .. وجدت كتيبة دبابات إسرائيلية نفسها تواجه مئات الجنود المصريين في الجهة الشمالية للقناة .. وكان يقود إحدى الدبابات العريف أول « شلومو أرمان » وقد أصيبت دبابة « أرمان » بنيران مصرية فانتقل مع جنوده إلى دبابة « موشيه ليفي » — المتحدث — إلا أن صاروخ آر بي جي مصري أصاب الدبابة ..

فقفز ركبها إلى المستنقع وبدأوا في الهرب ..

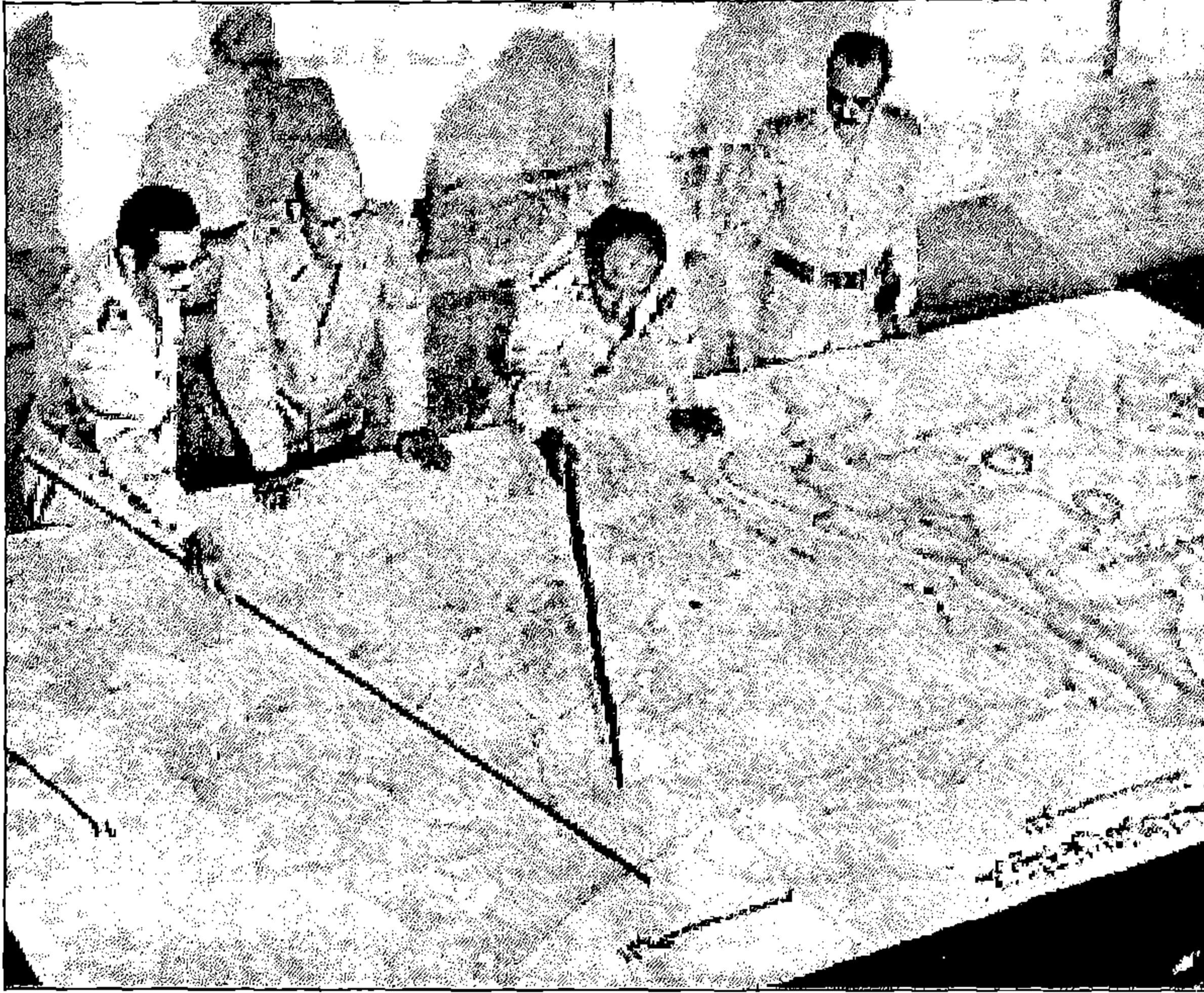
وأضاف : « كان المصريون يطلقون علينا النار .. ونحن نركض في المستنقع .. وتخلصنا من متاعنا وأسلحتنا كي نتمكن من التحرك بسهولة داخل المستنقع .. ولما تعبنا من السير بدأنا الزحف .. وكان « أرمان » يتذوق رمال المستنقع ويقودنا على مدار ٨ إلى ٩ ساعات .. لأنه كان الوحيد الملم بتفاصيل المنطقة وبعد ساعات طويلة وشاقة .. وصلت المجموعة إلى حيث رابطت كتيبة دبابات إسرائيلية .. وإعتقد الإسرائيليون الهاريون بأن الأمر إنتهي ولكنها كانت المفاجأة .. حيث قال « ليفي » : « وقفنا على بعد ١٥ مترا من الدبابات .. لكن طاقمها لم يتعرف علينا .. وصرخ بهم « شلومو » بأننا طاقم دبابة إسرائيلية هربنا من المصريين .. فسألونا من أنتم ومن أين جئتم ؟ .. وكنا نتحدث إليهم بالعبرية .. وقلنا لهم : إننا من الكتيبة «ل» .. فقالوا : « لا توجد كتيبة كهذه .. ثم بدأوا بإطلاق النار علينا .. بدم بارد من ثلاث دبابات .. وأصيب بعضنا بجراح بالغة .. بينهم أنا وشلومو .. وسمعتهم يقولون في جهاز الاتصال أنهم قتلوا أفراد كتيبة من العدو .. ويبدو أن سائق إحدى الدبابات المصاب قد صرخ بهم قائلا : « نازيون .. وعندها فهموا أنهم أصابوا رفاقا لهم .. تأكدوا أنهم أصابوا رفاقهم في السلاح .. وطلبوا إرسال إسعاف لنا وانصرفوا دون تقديم أي مساعدة » ! ..

معلومات مضللة تصل لـ «جولدا مائير»

مدير المخابرات الحربية الإسرائيلية في حرب أكتوبر «إيلي زعيرا» .. والذي يصفونه في إسرائيل بأنه «مهندس الهزيمة» وأنه السبب الرئيسي فيما لحق بالجيش الإسرائيلي .. نشر كتابا يحمل اسم «حرب أكتوبر الأسطورة أمام الواقع» .. إعترف فيه بأن المخابرات المصرية دست معلومات مضللة على «جولدا مائير» .. وأكد أن السبب الرئيسي في الهزيمة هو وصول معلومات تم نقلها مباشرة إلى رئيسة الوزراء وبدون تحليل من الموساد .. على أساس أنها موثوق بها .. وكانت هذه المعلومات هي السبب الأساسي وراء التقديرات الخاطئة التي اتخذتها الحكومة الإسرائيلية ..

وأضاف « زعيرا » أيضا في كتابه : « أن تلك المعلومات المضللة .. هي من تخطيط المخابرات المصرية .. وأنها كانت جزءا من خطة الخداع والتمويه المصرية التي تم تنفيذها استعدادا للمعركة ..»

وأعتقد أن ما حدث في هذا الأمر كان بتوفيق من الله سبحانه وتعالى حيث أعمي الإسرائيليين عن التصرف نحو المعلومات التي وصلتهم من أكثر من مصدر عن بدء حرب



السادات يتابع موقف مع قادة الحرب

يوم ٦ أكتوبر وهذا
من فضل الله ..

وتتوالى الاعترافات
حيث كشف
كتاب إسرائيلي
آخر بعنوان «حرب
يوم الغفران —
اللحظة الحقيقية
» لمؤلفيه «
رونين برغمان» و
«جيل مالتسر»
عن وثائق سرية
من بروتوكولات
هيئة الأركان
العامة والحكومة
الإسرائيلية إتضح

خلالها الاستهتار الإسرائيلي بالقوة العربية ..

وتظهر الوثائق التي كانت تنشر لأول مرة وقتها .. أنه كان واضحا لقادة إسرائيل
السياسيين والأمنيين أن هناك احتمالات كبيرة لاندلاع حرب .. إلا أنهم لم يروا أنه يتوجب
عليهم فعل شيء ما من أجل منعها .. مشيرة إلى أن شعبة الاستخبارات العسكرية
الإسرائيلية أصدرت في ١٧ إبريل ١٩٧٣ تقريرا جديدا تضمن الخطط السورية لشن الحرب
على إسرائيل تحت عنوان «هيئة الأركان العامة السورية تجري تدريباً بين قياداتها ..

شهادة «دايان»

«موشيه دايان» وزير الحرب الإسرائيلي خلال حرب أكتوبر، قال في تصريح في ديسمبر
١٩٧٣: «إن حرب أكتوبر كانت بمثابة زلزال تعرضت له إسرائيل .. وإن ما حدث في هذه الحرب
قد أزال الغبار عن العيون .. وأظهر لنا ما لم نكن نراه قبلها وأدى كل ذلك إلى تغيير عقلية
القادة الإسرائيليين .. إن الحرب قد أظهرت أننا لسنا أقوى من المصريين .. وأن حالة التفوق
والمبدأ السياسي والعسكري القائل بأن إسرائيل أقوى من العرب وأن الهزيمة ستلحق

بهم إذا اجتروا علي بدء الحرب هذا المبدأ لم يثبت .. لقد كانت لي نظرية هي أن إقامة الجسور ستستغرق منهم طوال الليل .. وأنا نستطيع منع هذا بمدرعائنا .. ولكن تبين لنا أن منعهم ليست مسألة سهلة .. وقد كلفنا جهدنا لإرسال الدبابات إلي جبهة القتال ثمنا غاليا جدا .. فنحن لم نتوقع ذلك مطلقا ..»

شهادة "جولدا مائير"

في كتاب لها بعنوان «حياتي» . قالت جولدا مائير رئيسة وزراء إسرائيل خلال حرب أكتوبر : «إن المصريين عبروا القناة .. وضربوا بشدة قواتنا في سيناء .. وتوغل السوريون في العمق علي مرتفعات الجولان .. وتكبدنا خسائر جسيمة علي الجبهتين .. وكان السؤال المؤلم في ذلك الوقت هو .. ما إذا كنا نطلع الأمة علي حقيقة الموقف السيء أم لا .. الكتابة عن حرب يوم الغفران لا يجب أن تكون كتقرير عسكري بل ككارثة قريبة أو كابوس مروع قاسيت منه أنا نفسي وسوف يلزمني مدى الحياة ..»

شهادة "حاييم هيرتزوج"

وتتواصل إقرارات الإسرائيليين بهزيمتهم وحجم المعجزة التي حققها المصريون في أكتوبر .. حيث يقول «حاييم هيرتزوج» رئيس دولة إسرائيل الأسبق في مذكراته عن حرب أكتوبر : «لقد تحدثنا أكثر من اللازم قبل السادس من أكتوبر .. وكان ذلك يمثل إحدى مشكلاتنا .. فقد تعلم المصريون كيف يقاتلون .. بينما تعلمنا نحن كيف نتكلم .. لقد كانوا صبورين كما كانت بياناتهم أكثر واقعية منا .. كانوا يقولون ويعلنون الحقائق تماما حتي بدأ العالم الخارجي يتجه إلي الثقة بأقوالهم وبياناتهم..»

شهادة "أهارون ياريف"

وتنوعت إقرارات المسؤولين الإسرائيليين من بين عسكريين وخبراء ودبلوماسيين .. حيث قال «أهارون ياريف» مدير المخابرات الإسرائيلية الأسبق في ندوة عن حرب أكتوبر بالقدس في ١٦ سبتمبر ١٩٧٤ : «لا شك أن العرب قد خرجوا من الحرب منتصرين .. بينما نحن من ناحية الصورة والإحساس قد خرجنا ممزقين وضعفاء .. وحينما سئل السادات هل انتصرت في الحرب ؟ .. أجاب انظروا إلي مايجري في إسرائيل بعد الحرب وأنتم تعرفون الإجابة علي هذا السؤال» .. كما قال «أبا إيبان» وزير خارجية إسرائيل وقت الحرب في تصريحات في نوفمبر ١٩٧٣ : «لقد طرأت متغيرات كثيرة منذ السادس من أكتوبر .. لذلك ينبغي ألا نبالغ في مسألة التفوق العسكري الإسرائيلي .. بل علي العكس فإن هناك شعورا طاغيا في إسرائيل الآن بضرورة إعادة النظر في علم البلاغة الوطنية .. إن علينا

أن نكون أكثر واقعية وأن نبتعد عن المبالغة » ..

« شهادة » ناحوم جولدمان

في كتاب له بعنوان « إلى أين تمضي إسرائيل » قال « ناحوم جولدمان » رئيس الوكالة اليهودية الأسبق : « إن من أهم نتائج حرب أكتوبر ١٩٧٣ .. أنها وضعت حداً لأسطورة إسرائيل في مواجهة العرب .. كما كلفت هذه الحرب إسرائيل ثمناً باهظاً حوالى خمسة مليارات دولار .. وأحدثت تغيراً جذرياً في الوضع الإقتصادي في الدولة الإسرائيلية التي انتقلت من حالة الازدهار التي كانت تعيشها قبل عام .. غير أن النتائج الأكثر خطورة كانت تلك التي حدثت على الصعيد النفسي .. لقد انتهت ثقة الإسرائيليين في تفوقهم الدائم» ..

« شهادة » زئيف شيف

في كتاب له بعنوان « زلزال أكتوبر » .. قال « زئيف شيف » المعلق العسكري الإسرائيلي « هذه هي أول حرب للجيش الإسرائيلي التي يعالج فيها الأطباء جنوداً كثيرين مصابين بصدمة القتال ويحتاجون إلى علاج نفسي .. هناك من نسوا أسماءهم .. لقد أذهل إسرائيل نجاح العرب في المفاجأة في حرب يوم عيد الغفران وفي تحقيق نجاحات عسكرية .. لقد أثبتت هذه الحرب أن علي إسرائيل أن تعيد تقدير المحارب العربي .. فقد دفعت

إسرائيل هذه المرة ثمناً باهظاً جداً .. لقد هزت حرب أكتوبر إسرائيل من القاعدة إلى القمة وبدلاً من الثقة الزائدة جاءت الشكوك وطففت على السطح أسئلة .. هل نعيش على دمارنا إلى الأبد ؟ .. هل هناك احتمال للصمود في حروب أخرى ؟ .. »

« شهادة لمعركة مدرعات »

ومن أخطر وأصدق ماكتب في هذا الشأن .. شهادة « عوزي بن تسفي » الناشط السياسي



خسائر مدرعات العدو فادحة

المعروف .. وهو كان أحد الجنود المشاركين فى معركة المزرعة الصينية بين الجيشين المصري والإسرائيلي حيث كتب مقالا خطيرا.. وزعه على وسائل الإعلام الإسرائيلية .. باعتباره « شاهد عيان .. ناجيا من الموت » فرفضت معظمها نشره.. فيما عدا مواقع إخبارية مستقلة .. وقد حمل « تسفى » وزير الدفاع الأسبق « إسحق موردهاي » ما بين عامي ١٩٩٦ و ١٩٩٩ .. قائد « كتيبة المدرعات ٨٩٠ » أثناء حرب أكتوبر.. المسؤولية المباشرة عن الهزيمة .. وعن مقتل ٤٣ من مقاتليه .. وإصابة ١٠٠ آخرين.. بسبب عدم كفاءته فى إدارة المعركة.. ويقول : كان المقدم « إسحق موردهاي » فى هذا الوقت قد خرج بكتيبته المدرعة لاحتلال محور « أبوطرطور » على طريق السويس .. لنقل الجسور العائمة تمهيدا لعبور القناة .. لكن كان فى انتظاره قرب البحيرات المرة .. آنذاك .. الكتيبة ١٦ مشاة بقيادة المقدم أركان حرب « محمد حسين طنطاوى » وزير الدفاع الحالى .. والكتيبة ١٨ مشاة .. بقيادة المقدم « أحمد إسماعيل عطية » ودارت معارك عنيفة .. استبسلت فيها القوات المصرية .. ولقنت القوات الإسرائيلية درسا قاسيا .. وألحقت بهم هزيمة قاسية بحسب شهادة المؤرخ العسكرى الإسرائيلى « أورى ميلشتين » عما دار فى يومى الخامس عشر والسادس عشر من أكتوبر..

ويكشف الشاهد الإسرائيلى « عوزى بن تسفى » أن الجيش الإسرائيلى ما زال يخفى وثائق وملفات تحقيق تؤكد أن « إسحق موردهاي » جر إسرائيل لأكبر هزيمة عسكرية فى التاريخ .. لأنه تجاهل الاطلاع على الصور الجوية الحديثة المتوفرة بمقر القيادة العسكرية الإسرائيلى فى « أم خشيب » — وهذا من فضل الله سبحانه وتعالى — واستخف بكتيبتى المشاة المصريتين الرابضتين بالقرب من « المزرعة الصينية » وظن أن سلاح المشاة المصرى خفيف التسليح لن يصمد فى وجه مدرعاته ودباباته المحصنة ضد القذائف « !!

« بسالة المصريين »

ويوضح « عوزى » أن مهمة الكتيبة ٨٩٠ مدرعات.. كانت السيطرة على محور أبو طرطور .. لأنه الطريق الوحيد الواسع والمهد .. ويمكن من خلاله نقل الجسر العائم الضرورى لعبور القوات الإسرائيلية لشرق القناة.. لكن النتيجة أن الكتيبة ٨٩٠ تعرضت للدمار الشامل بفضل بسالة الجنود المصريين وحمافة قائدها المقدم « إسحق موردهاي » فقد فشل «موردهاي» فى احتلال طريق أبوطرطور .. وما إن دخلت كتيبته فى قتال مباشر مع الجنود المصريين .. حتى تعرضت قواته لضربات قاصمة أدت إلى تدميرها تماما ..

ويواصل الكاتب الإسرائيلى شهادته عن بطولات أكتوبر قائلا : المصيبة أنه لم تمر عدة



صورة تسجل عبور قواتنا للقناة

دقائق على بداية القتال المتلاحم بين الطرفين حتى سقط ١٣٥ مقاتلا إسرائيليا بين قتيل وجريح .. وانهارت كتيبة « موردخاي » المدرعة .. ونجحت كتيبتنا المشاة المصريتان فى جريد الجنود الإسرائيليين من مدرعاتهم .. وتحويلها إلى ركام مشتعل باستخدام صواريخ الآربى جى المحمولة كتفا .. ولم يتبق للإسرائيليين سوى سلاحهم الشخصى .. وعدة مدافع رشاشة .. وقاذفات هاون ٥٢ مم .. »

« مهارة القيادة المصرية »

ويعتقد « عوزى بن تسفى » أن سبب الهزيمة يكمن فى الفارق

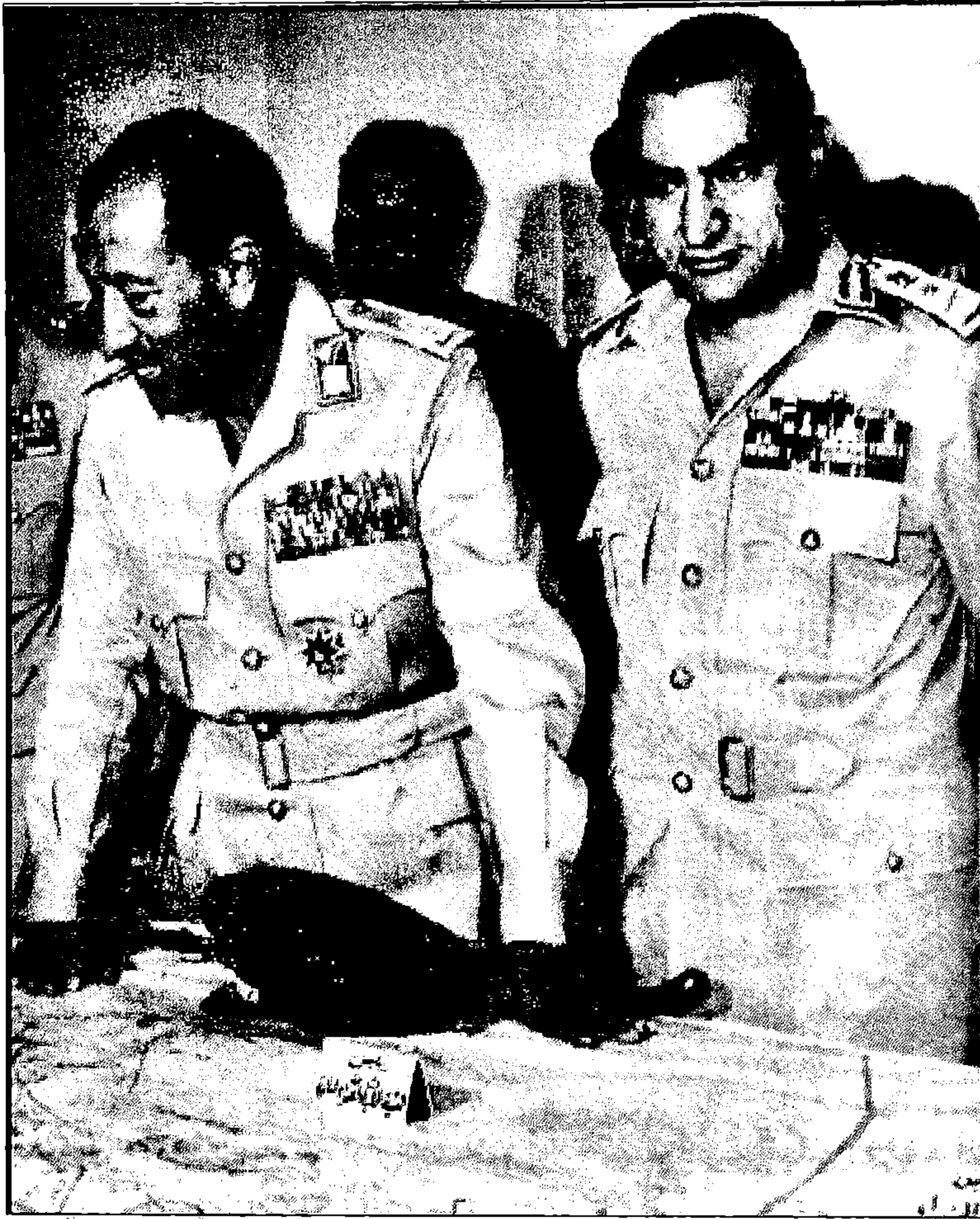
بين مهارة القيادة المصرية فى هذه المعركة .. وفشل « إسحق موردخاي » فى التخطيط العسكرى، فهو لم يكتف بتدمير كتيبته فقط .. بل أرسل سرية بقيادة الضابط « حازى دحبش » لتطويق القوات المصرية من اليمين .. مما أسفر عن مقتل عشرات الإسرائيليين بسبب سوء التخطيط .. وما أن تحركت السرية يمينا حتى سقطت فى فخ نيران أعدته القوات المصرية .. وتهاوت على رؤوس الإسرائيليين قذائف المدفعية والهاون .. وسرعان ما انشقت الخنادق عن الجنود المصريين .. ودخلوا فى حرب رجل لرجل مع الإسرائيليين .. وحققوا انتصارا كبيرا خاصة أنهم تمركزوا فوق تلة مرتفعة .. وأشرفوا على القوات الإسرائيلية من أعلى .. وطالب « عوزى بن تسفى » الذى شارك فى إخلاء القتلى والجرحى من المزرعة الصينية .. بإجراء تحقيقات مدنية فى هزائم إسرائيل العسكرية .. خاصة معركة المزرعة الصينية ..

« الرعب »

ويواصل « تسفي » شهادته قائلاً : « الرعب الذى حل بجنودنا فور بدء المعركة .. أنسأهم مهمة احتلال أبوطرطور .. وحاول كل منهم الفرار بجلده من المعركة .. فيما عدا قلة قليلة أعدت موقعا مرجلا للمستشفى الميدانى بالقرب من ميدان المعركة .. وبدأ الطاقم الطبى بعلاج الجرحى .. ثم اضطر للانسحاب للخلف .. لأن موقعه لم يكن مناسباً .. وأعادت الكتيبة تنظيم صفوفها بشكل عشوائى .. وبدأت سرية الشاويشنية إخلاء الجرحى الذين تناثروا فى كل مكان .. واختاروا تلة قريبة لتتحول لنقطة تجميع .. وكان اختيار هذا الموقع بأئسا بمعنى الكلمة .. لأن « التلة » كانت مكشوفة للنيران المصرية .. وتقع فى منطقة مفتوحة .. ولم توفر أى حماية للمصابين لأنها ترتفع عن سطح الأرض متراً واحداً .. وكانت النتيجة أن طبيب الكتيبة ١٠٠ مدرعات المكلف بعلاج الجرحى .. لقي مصرعه فوق التلة .. التى اشتهرت فيما بعد باسم « تلة الجرحى » .. »

« نيران صديقة »

وذكر « تسفي » أن وزير الدفاع الحالى عام ٢٠١٠ : « إيهود باراك » سأهم فى زيادة عدد القتلى والجرحى الإسرائيليين فى هذه المعركة .. فصار الإسرائيليون يقتلون أنفسهم بأيديهم — نيران صديقة — وأبدي المصريين .. فعند طلوع فجر السادس عشر من أكتوبر حاولت الكتيبة ١٠٠ مدرعات بقيادة « باراك » إنقاذ الجرحى .. لكن المحاولة فشلت فشلاً ذريعاً .. وتسببت فى زيادة أعداد القتلى والجرحى عندما انفجرت إحدى دبابات « باراك » بجوار المصابين الراقدين على « تلة الجرحى » فأصيب عشرات الجرحى بإصابات جديدة .. وسقط عدد كبير من جنود « باراك » بين جريح وقتيل إلى جوار جنود « إسحق موردخاي » حيث أصيب فى هذه اللحظة بصدمة عصبية .. ولم يبذل أى جهد لإنقاذ جنوده .. أو مساعدة سرية « حازى دحبش » التى خرجت لتطويق القوات المصرية من اليمين .. فظلت تتجرع نيرانها حتى الساعة ١٥:٠٠ .. وأحاط بهم الموت من كل جانب .. وعندما حاول أحد جنود « دحبش » الجرى باتجاه زملائه الراقدين على التلة عاجلته قذيفة مصرية .. فأسقطته قبل أن يصل لغايتها .. ويضيف « عوزى بن تسفى » : « ينبغى أن نذكر أن الفرقة ١٦٢ الإسرائيلية كانت تعسكر قريباً من المزرعة الصينية .. وتتكون من ثلاث فرق مدرعة .. وعدد كبير من كتائب المدفعية الثقيلة .. وكان من الممكن أن تدك رؤوس المصريين منذ الساعة صباحاً .. لكنها تقاعست .. — أعماهم الله عنا — ولم تقم بواجبها إلا بعد مرور عدة ساعات .. وشاركت فى المعركة عندما صارت قذائفها المدفعية غير قادرة على تغيير الوضع .. وقال »



السادات ومبارك ومتابعة دقيقة لدور القوات الجوية

تسفي» : إن أكثر ما
يثير غيظي وزملائي
من الجنود الناجين
.. أن كبار الضباط
فى الكتيبة ٨٩٠
مدرعات .. مثل «
إسحق موردخاي»
الذى صار وزيراً للدفاع
إسرائيل فيما بعد
.. و«أمنون شاحاك»
الذى صار رئيساً
لأركان إسرائيل ..
و«إيهود باراك»
وزير الدفاع ٢٠١٠.
فروا بجلدهم ..
وهربوا إلى الخطوط
الخلفية .. وتركوا
ضابطى استطلاع
صغيرين فى السن
والرتبة وقتها
لقيادة العمليات ..

« شهادات أخرى »

وواكب شهادة «بن تسفى» شهادات عدد من زملائه فى المعركة وقياداته حيث يقول
الجنرال «موشيه ديان» وزير الدفاع الإسرائيلى وقت الحرب عقب زيارته للمزرعة الصينية
يوم ١٧ أكتوبر برفقة «أريل شارون» رئيس الوزراء الأسبق : «كانت مئات العربات
العسكرية المهشمة والمحترقة متناثرة فى كل مكان .. ومع اقترابنا من كل دبابة كان
الأمل يراودنى ألا أجد علامة الجيش الإسرائيلى عليها وانقبض قلبى .. فقد خسرتنا هناك
كثيراً من الدبابات .. أما الجنرال «موشيه عفرى» .. فيقول : «لقد فاجأنا الجنود
المصريون بشجاعتهم وإصرارهم .. لقد تربى أبناء جيلى على قصص خرافية عن الجندى

المصري الذي ما إن يرى دبابة تنقض عليه حتى يخلع حذاءه ويبدأ في الهرب بعيداً.. وهذا ما لم يحدث في المزرعة الصينية استيقظنا على الحقيقة المرة.. لم تنخلع قلوبهم أمام الدبابات.. كانوا يلتفون في نصف دوائر حول دباباتنا.. ويوجهون صواريخ آر بي جي في إصرار منقطع النظير.. ليس لدى تفسير لهذا الموقف سوى أنهم كانوا سكارى بالنصر.. وفي مثل هذه الحالة لا يمكن أن تنتصر الدبابة في المعركة»..

ويقول «شوكي واينشتين» أحد الخبراء الإسرائيليين: «لقد كانت صواريخ - آر بي جي - مفاجأة الحرب المرعبة لسلاح المدرعات الإسرائيلي.. لقد كانت مفاجأة كريهة بكل المقاييس.. لم نتدرب على مواجهتها من قبل.. كما لم نتدرب على تخلص جرحى في ميدان مكشوف.. سماءه تملأ صواريخ مصرية مفترسة».. ويقول الجندي «جفري أليعازر»: «رأيت الصواريخ تتطاير أمامي.. وتنطلق نحوي بسرعة البرق.. في البداية لم أعرف ما نوع هذه المقذوفات.. وكنت أصرخ في زملائي لينبطحوا.. وبعد ذلك بدأنا نحاول تفاديها والهرب منها بأي طريقة»..

وخلال عمليات الحرب وبسبب نجاح القوات الجوية المصرية تلقي الاسرائيليون اشارة مفتوحة علي اجهزة اللاسلكي من الجنرال «بنيامين بيليد» قائد سلاح الجو الاسرائيلي تقول: «لا تقربوا من شاطئ القناة لمسافة لا تقل عن ١٥ كيلو مترا.. حتي لا تتعرضوا لنيران الصواريخ المصرية».. كما أعلن «ابا ايبان» وزير الخارجية الإسرائيلي وقت الحرب وبكل حسرة: «إن القوات الجوية الاسرائيلية تتآكل»..

ويقول «أوري يوسف أوار» ملازم أول طيار إسرائيلي: «لقد أذهلنا المستوى الممتاز للطيارين المصريين.. وكفاءتهم القتالية العالية».. ويقول «بدور أينرك» طيار إسرائيلي لطراز سكاي هوك: «لم أكن أعتقد أننا سنتكبد هذه الخسائر في الطائرات»..

ويقول الخبير العسكري «دور ميدلتون» أيضا: «إن القوات الجوية المصرية قد ظهرت على مستوى عال بصورة لم تكن متوقعة على الإطلاق.. حيث أظهر الطيارون المصريون أنهم لا يفتقرون إلى الجسارة والإقدام.. كما أظهرت الأطقم الأرضية العربية قدرتها العالية على تشغيل وإدارة أسراب طيران حديثة مثل «الميج ٢١» تحت ظروف القتال الصعبة»..

«شهادة إسرائيلية علي بطولة جندي مصري»

في عام ١٩٩٦ فوجيء السفير المصري في ألمانيا بإسرائيلي يسلمه مجموعة من الأوراق التي حصل عليها من جيب البطل المصري «سيد زكريا خليل».. وهذا البطل من الأبطال الذين سيطروا بطولاتهم بحروف من نور.. وصال وجال في الميدان في بطولة نادرة..

وكأنه كتيبه لوحده حيث قاتل
بشراسة مجموعة من الأعداء
حتى إستشهد .. وتبدأ حكاية
البطل وهو برتبة عريف مجند
بعد بدء حرب ٦ أكتوبر .. حيث
صدرت الأوامر الي مجموعته
في السابع من أكتوبر بصعود
جبل الجلاله لاكتشاف القوات
الاسرائيليه و فجأة استشهد
احد الابطال .. ثم أصدر النقيب
« صفى الدين غازي » تعليماته
للابطال بالاختفاء خلف إحدى
التبات و الدفاع الدائري .. و فجأة
ظهر إثنان من بدو سيناء و أخبرا
الابطال بوجود نقطة اسرائيليه



البطل سيد زكريا مع أسرته

بالقرب منهم .. ثم انصرفا و بعد قليل ظهرت ٥٠ دبابة اسرائيليه خميههم طائرتان
هليوكوبتر ولم تكتشف تلك الدبابات وجود هؤلاء الابطال .. و عندما حل الظلام ظهر
البدويان مرة أخرى و أخبرا الابطال بأن الاسرائيلين قد اغلقوا كل الطرق .. و مع هذا تمكن
الابطال من التسلل الي منطقة المهمة .. وإختفوا خلف إحدى التلال ..

وبعد فترة من الإنتظار تسلل الابطال « سيد زكريا خليل » و « أحمد الدفتار » و « عبد
العاطي » و « محمد بيكار » الي بئر الماء القريب منهم للحصول علي الماء نظراً لنفاذ
مياه الشرب التي كانت معهم .. ففوجئوا بوجود ٧ دبابات اسرائيليه فأبلغوا قائدهم
بتلك الدبابات الذي اصدر الاوامر بالتعامل معها قبل بزوغ ضوء الشمس .. وعندما وصل
الابطال الي البئر فوجئوا بأن الدبابات قد غادرت المكان بعد ان قامت بردم بئر الماء .. و في
طريق عودة الابطال لنقطة التمرکز وجدوا ٣ دبابات اسرائيليه فتعاملوا معهم و تمكنوا
من قتل ١٢ اسرائيلياً .. ثم ظهرت ٤ طائرات هليوكوبتر تقوم بالبحث عن الابطال ثم
قامت بإبرار مجموعة من الجنود الاسرائيلين لاجل تطويق المنطقة .. وهنا أطلق البطل «
حسن السداوي » قذيفه فتم تدمير طائرة من تلك الطائرات و إستمر القتال و أستشهد
كل زملاء البطل « سيد زكريا خليل » فحصل علي أسلحتهم و ظل يقاتل بمفرده .. وكان

يقوم بالضرب علي القوات الاسرائيليه .. و ينتقل من مكان الي آخر.. فإعتقدت القوات الاسرائيليه في وجود قوة مصريه كبيرة نظراً لتعدد الضرب من اماكن مختلفة .. حيث طلبت الدعم بقوة اسرائيليه اخري لمواجهة الموقف .. و ظل البطل « سيد زكريا خليل » يقاتل حتي نفذت ذخيرته .. وتم تطويق المنطقه ثم أستشهد بعد أن تمكن بتوفيق من الله من قتل ٢٢ جنديا اسرائيلياً .. و عندما وصل الضابط الاسرائيلي الي جثمان البطل « سيد زكريا خليل » إندھش وقال : « أي روح بطوليه هذه ؟ .. ثم أخذ متعلقات البطل و احتفظ بها منذ ذلك اليوم .. وفي عام ١٩٩٦ ذهب هذا الضابط الاسرائيلي الي السفير المصري في ألمانيا و قدم إليه متعلقات البطل « سيد زكريا خليل » والتي كانت عبارة عن بعض الأوراق المالية من فئة الجنيه والعشرة قروش وعملة معدنية ومفتاح وصورة شخصية للجندي « سيد شلبي » وبطاقته العسكرية وبعض الأوراق ثم حكي الجندي للسفير المصري قصة صمود وبطولات البطل و أقر أنه مقاتل من طراز فريد .. و عندما علم الرئيس « محمد حسني مبارك » ببطولات البطل « سيد زكريا خليل » منح إسمه نوط الشجاعة من الطبقة الاولى .. و أطلق إسمه علي احد شوارع حي مصر الجديدة ..

هذه البطولات والمعجزات التي جاءت بشهادات الإسرائيليين .. واكبتها بطولات ومعجزات أخرى من خلال قيام أبطالنا وبالإمكانات المتوفرة من إلحاق خسائر فادحة للعدو .. حيث تمكن بعض الجنود من تدمير عشرات المدرعات .. وكأنها تطبيقاً للآية الكرمة « ومارميت إذ رميت ولكن الله رمي » ١٧ الأنفال .. وهو مادفع الخبير العسكري الأمريكي « جاك ويلر » للقول : « إن الجنود المصريين قد قلبوا في أكتوبر كل المفاهيم العسكرية التي كانت سائدة .. منها تلك التي تعتبر أن الدبابة هي السلاح القادر علي تدمير العدو .. وخاصة قوات المشاة التي لم يكن بوسعها التصدي لهجمات المدرعات .. ولكن خلال حرب أكتوبر إستطاع الجندي المصري مواجهة قوات إسرائيل المدرعة وتدميرها » .. وكان لرجال القوات الجوية المصرية يدا طولي في تحقيق النصر .. من خلال بطولات ومعجزات تدل علي وجود توفيق من الله وهو ما عرضناه في الصفحات الماضية .. وأتمني أن لانكتفي بالفخر من أمجاد أبطالنا في الحرب فقط .. ولكن علينا أخذ العبرة منها بضرورة الإستعداد في كل وقت لمواجهة الأعداء مع الإيمان القوي بالله في أنه سينصرنا طالما نصرناه حسب قوله تعالى:

« يا أيها الذين آمنوا إن تنصروا الله ينصركم ويثبت أقدامكم » ٧ محمد ..



المهندس «إبراهيم مناع» وحكاية نجاح الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية



هذا القرار تغير مسمى
الهيئة إلي الهيئة
المصرية للرقابة علي
الطيران المدني وصدر
القرار الجمهوري رقم
٧٢ لسنة ٢٠٠١ بإنشاء
الشركة القابضة
للطيران والتي تعمل
وفقا لأحكام القانون
رقم ٢٠٣ لسنة
١٩٩١ الخاص بقطاع



المهندس " إبراهيم
مناع " رئيس الشركة
المصرية القابضة
للمطارات والملاحة
الجوية هو أحد أبطال
حرب أكتوبر والذين
بذلوا الجهد والعرق
خلال الحرب .. وقد أثبت
جداره عندما تولى
قيادة الشركة وحقق
إنجازات عديدة بفضل

الأعمال وفي ١١ مارس ٢٠٠٢ صدر القرار
الجمهوري رقم ٥٦ لسنة ٢٠٠٢ بتنظيم
وزارة الطيران المدني حيث تم فصل
جهات وهيئات الطيران المدني عن وزارة
النقل ويتم إنشاء وزارة الطيران المدني
ويتبعها عدة شركات وجهات علي
رأسها الشركة القابضة للمطارات
والملاحة الجوية لتبدأ مرحلة عبور في
قطاع الطيران ..

نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي كل
الشركات والقطاعات التابعة له ..

وتعد الشركة القابضة هي صاحبة
الفضل في تحقيق النهضة في
المطارات المصرية .. وكانت بدايتها
عندما صدر قرار رئيس الجمهورية رقم
٧١ لسنة ٢٠٠١ بإعادة تنظيم الهيئة
المصرية العامة للطيران المدني ورئاسة
قطاع الطيران المدني وطبقا لأحكام

المهندس «حسين مسعود» وحكاية نجاح الشركة القابضة لمصر للطيران

EGYPTAIR

A STAR ALLIANCE MEMBER

المهندس " حسين
مسعود " رئيس
الشركة القابضة لمصر
للطيران هو أحد أبطال
حرب أكتوبر والذين
بذلوا الجهد والعرق
خلال الحرب .. وقد أثبت
جدارة عندما تولى قيادة
الشركة وحقق إنجازات
عديدة بفضل نجاحه



مراحل نمو عديدة كان
أبرزها في يوليو ٢٠٠٢
عندما صدر القرار
الوزاري بتحويل مصر
للطيران إلي شركة
قابضة ويتبعها حاليا
تسع شركات تلعب
دورا مكملا لبعضها
البعض في صناعة
النقل الجوي بمصر ..

في نقل روح أكتوبر إلي كل الشركات
والقطاعات التابعة له ..

وتعتبر روح أكتوبر كلمة السر في
نجاح الشركة وتحقيقها لمركز متقدم
وسط شركات الطيران العالمية حتي
وصل أسطولها إلي حوالي ٧٠ طائرة
من مختلف الطرازات تصل بها إلي ٧٤
نقطة في ٥١ دولة إلي جانب عشرات
النقط الأخرى من خلال تحالف ستار
العالمي ..

وتعد الشركة القابضة لمصر للطيران
هي المحرك الرئيسي أيضا لكل عمليات
التطوير في كل شركات مصر للطيران
وهي تعد من أقدم شركات الطيران
في العالم حيث بدأت في السبع
من مايو ١٩٣٢ وقد مرت الشركة في

المهندس «عبدالعزیز فاضل» وحكاية نجاح شركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية



والأجزاء الميكانيكية للطائرات كما تقوم الشركة بعدة أنواع من الصيانة المجدولة وغير المجدولة للطائرات والكشوفات المختلفة وإصلاح الهياكل بالإضافة إلى خدمات الأبحاث الفنية والتخطيط ..



المهندس " عبدالعزیز فاضل " رئيس شركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولى قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه في نقل روح أكتوبر إلى الشركة ..

وتقدم الشركة خدمة الصيانة اليومية علي مدار ٢٤ ساعة طوال أيام الأسبوع وذلك بفضل العمالة المدربة الماهرة التي تعمل بروح أكتوبر التي أوجدها فيهم رئيسهم بمادفع معظم شركات الطيران للإستعانة بخبراتهم حيث وصل عدد عملاء الشركة إلي أكثر من ٧٠ شركة طيران عالمية وقد حصلت الشركة علي عدد من شهادات الإعتماد الدولية في مجالات الجودة والسلامة ..

وتعد الشركة من أفضل شركات العالم في توفير عمليات الصيانة في الطائرات والمحركات بكل طرازاتها .. وهي تعد من أوائل الشركات في الشرق الأوسط وأفريقيا في مجال خدمات صيانة الطائرات حيث تمثل الشركة بهناجر فنية لصيانة عدة أنواع من الطائرات والمحركات

الطيار "رضا صقر" وحكاية نجاح شركة إيرو سبورت ونادي الطيران المدني

إيرو سبورت
aerosport
نادي طيران المدني

وكافتيريات مفتوحة
إلى جانب المبني
الإجتماعي والذي يعد
الأكبر والأفخم في
الأندية الرياضية حيث
تم تصميمه بأسلوب
فندق مزود بمطاعم
فاخرة بصالات مكيفة
للشطرنج والبلياردو
وتنس الطاولة
ومكتبة وصالونات

إنتظار كما تشمل المنشآت الرياضية
حمامي سباحة وملاعب إسكواش
وكرة خماسية وتنس وساحة تزلج
ونادي صحي إلى جانب أستاذ كرة قدم
ومجمع حمامات سباحة أولمبي
وقاعة إحتفالات أوبرا .. كل ذلك
مع وجود إمكانية لتقسيم رسوم
العضوية للعاملين بالطيران المدني
بالتعاون مع أحد البنوك الكبرى



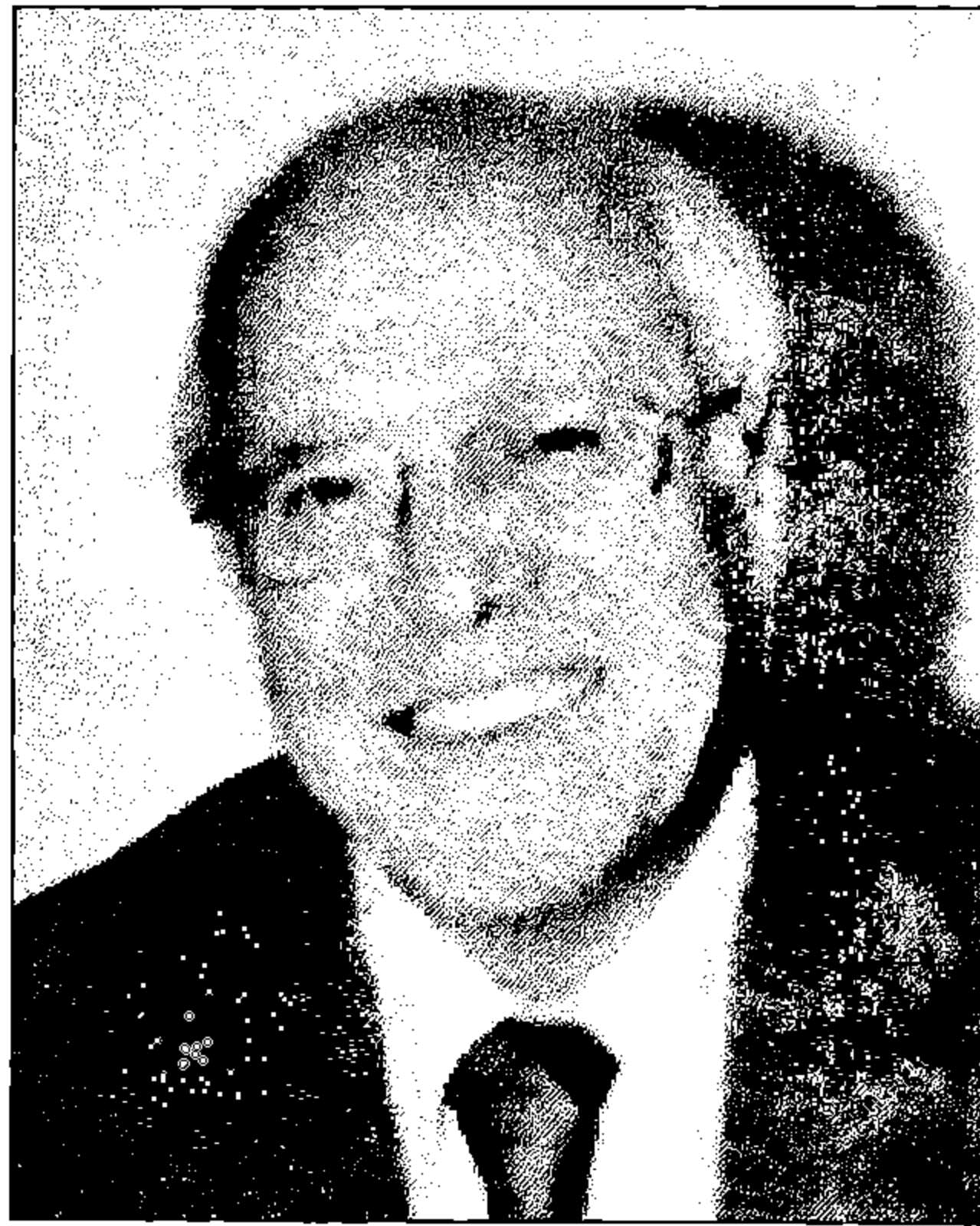
الطيار "رضا صقر"
رئيس شركة إيرو
سبورت هو أحد أبطال
حرب أكتوبر والذين
بذلوا الجهد والعرق
خلال الحرب .. وقد
أثبت جداره عندما
تولي قيادة الشركة
وحقق إنجازات عديدة
بفضل نجاحه في نقل
روح أكتوبر إلى كل
العاملين معه ..

وتعد شركة إيرو سبورت ونادي الطيران
المدني من أحدث منشآت الطيران
المدني في مصر لتقديم الخدمات
الرياضية لكل العاملين بقطاعات
الطيران ويقع مقر الشركة والنادي في
حرم مطار القاهرة ويتميز النادي بوجود
مساحات خضراء ومشى للأعضاء
ونافورات وأنظمة إضاءة حديثة

الطيار "أسعد درويش" وحكاية نجاح شركة مصر للطيران للشحن الجوي



الشركة إلي كل دول العالم وتنفذ الشركة خطة طموحة لزيادة وتحديث أسطولها وفتح أسواق جديدة بالإضافة لنقاط تجميع البضائع الموجودة حالياً في نيروبي وأديس أبابا والخرطوم والشارقة ودبي ومدن أوستند وفرانكفورت وهان ومانستون ..



الطيار "أسعد درويش" رئيس شركة مصر للطيران للشحن الجوي هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولى قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي العاملين فيها ..

وتحقق الشركة المنظومة الشاملة للنقل متعدد الوسائط للشحنات بتوفير الشركة خدمة النقل السطحي بإستخدام أسطول من الشاحنات المجهزة لنقل البضائع من وإلى مجمع بضائع القاهرة بالإضافة إلي توفير خدمات التخليص الجمركي للشحنات كما توفر الشركة أحدث طرق تتبع الشحنات عن طريق موقع مصر للطيران علي الإنترنت وحصلت علي عدد من شهادات الجودة الدولية في عمليات الشحن ..

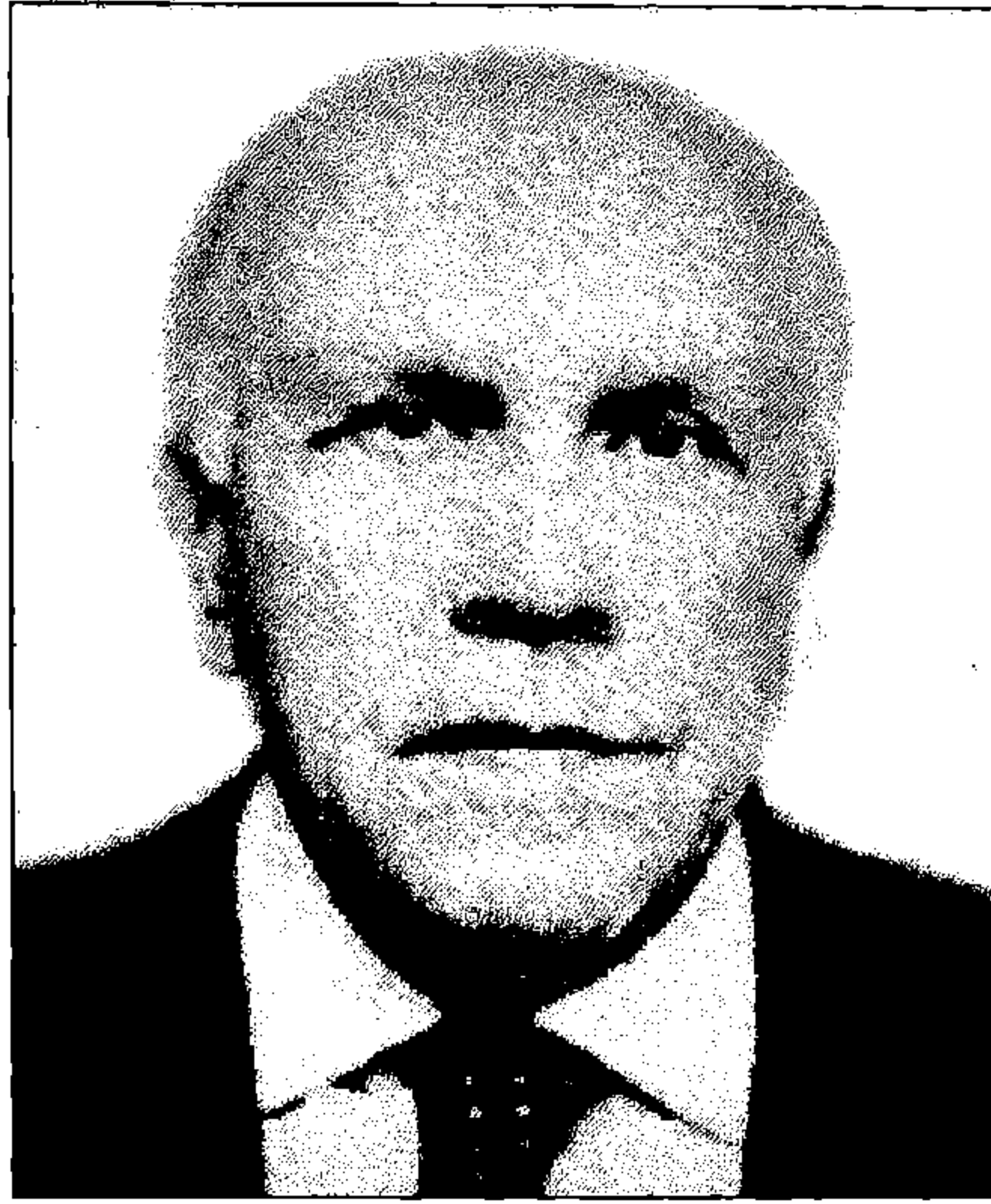
ولقد لعب دوراً مؤثراً خلال الحرب من خلال قيادته لطائرة نقل في القوات الجوية خلال الحرب .. وعندما تولى قيادة شركة الشحن الجوي حقق طفرة كبيرة فيها .. حيث زاد نشاطها وهي تقوم بأعمال خدمات التخزين والمناولة لإستيعاب البضائع والشحنات الصادرة والواردة علي رحلات شركة مصر للطيران بجانب إستيعاب الشحنات علي رحلات الشركات الأجنبية ولقد زاد أسطول الشركة إلي ٤ طائرات شحن من طراز إيرباص المتوسطة المدى ليتمدد نشاط

”محمود حامد“ وحكاية نجاح شركة مصر للطيران للسياحة والأسواق الحرة

EGYPTAIR

A STAR ALLIANCE MEMBER

والغردقة والأقصر
وأسيوط ومرسي
علم وطابا وسوهاج
والإسكندرية كما
تم فتح منافذ للبيع
خارج المطارات في
الجونة ومارينا بورت
غالب وكذلك بالمركز
التجاري بسيتي
ستارز بمدينة نصر
وتتيح هذه المعارض
للعلماء التسوق خلال



الأستاذ ” محمود
حامد “ رئيس شركة
مصر للطيران
للسياحة والأسواق
الحرة أحد كوادر
مصر للطيران الذين
عملوا في مختلف
قطاعاتها ونجح في
إستلهاام روح أكتوبر
من خلال معاشيته
لأبطال حرب أكتوبر
خاصة الفريق طيار ”

٤٨ ساعة من الوصول إلى مصر أو قبل
السفر ..

كما تتميز الشركة بوجود الكرنك
وهو القطاع السياحي وبخبره تزيد
عن ٦٠ عاما ويقدم خدمات حجز
وإصدار تذاكر الطيران وتنظيم برامج
سياحية متميزة داخل وخارج مصر
خاصة ببرامج الحج والعمرة إلى جانب
خدمات النقل السياحي وتنظيم
المؤتمرات والمعارض وتنتشر مكاتب
الكرنك في أنحاء مصر والمناطق

أحمد شفيق ” وزير الطيران والمهندس
” حسين مسعود ” رئيس الشركة
القابضة وقد حقق ” حامد ” إنجازات
عديدة في الشركة ..

وقد تم تطوير الأسواق الحرة لمصر
للطيران لتواكب أعلى معايير الجودة
العالمية وتنتشر معارضها في كل
المطارات المصرية وأكبرها يتركز في
مطار القاهرة بصالة السفر بمبنى
الركاب رقم ٣ علي مساحة ٣٦٠٠
م إلي جانب مطار شرم الشيخ

الطيار "حلمي رزق" وحكاية نجاح شركة مصر للطيران للخطوط الداخلية والإقليمية (إكسبريس)



الطيار "حلمي رزق" رئيس شركة مصر للطيران للخطوط الداخلية والإقليمية (إكسبريس) هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولى قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي العاملين فيها ..

ولقد لعب دورا مؤثرا خلال

الحرب من خلال مشاركته الفاعلة في عمليات الحرب .. وعندما تولى قيادة شركة (إكسبريس) حقق طفرة كبيرة فيها .. حيث زاد نشاطها ونجح في تحقيق المعادلة الصعبة وهي تحقيق أرباح إلي جانب تنفيذ واجب وطني في نقل المصريين داخليا بأسعار رخيصة ..

والشركة تم إنشاؤها في مايو ٢٠٠٦ لتقديم خدمة النقل علي شبكة الخطوط الداخلية بجودة عالية وهي تهدف لتطوير المنتج الذي تقدمه مصر للطيران في السوق الداخلي

ويعتمد تشغيل إكسبريس علي أسطول من ١٢ طائرة متوسطة المدى وبإمكانيات تكنولوجية متقدمة من طراز إمبراير ١٧٠ وبعدد مقاعد ٧٦ مقعدا وهو مناسب إقتصاديا للطائرات التي تعمل علي الخطوط الداخلية أو الإقليمية وتتميز الطائرات بدرجة عالية من الراحة حيث تتمتع الكابينة بوجود مقعدين فقط وليس ثلاثة

في كل جانب كما أن المسافة بين الصفوف تسمح للراكب بمستوي جيد من الراحة وتحتوي كابينه هذه الطائرات علي درجتين هما الدرجة السياحية والتميزة وتسمح بتقديم خدمات جوية ملائمة لطول الرحلة ..

تقوم الشركة بتنظيم رحلات متتابعة يوميا إلي أهم المدن السياحية وبأسعار تنافسية لجذب الشرائح المختلفة من المسافرين في السوق الداخلي كما تنظم الشركة رحلات إلي مدن دولية تصل هي والمدن الداخلية إلي ١٨ مدينة داخلية ودولية ..

شركة مصر للطيران للسياحة والأسواق الحرة

قطاع الأسواق الحرة

EGYPTAIR 

A STAR ALLIANCE MEMBER 

قطاع الأسواق الحرة يعد من أهم قطاعات التسوق في مطارات مصر وبعض المناطق الحيوية بالمدن الرئيسية وقد شهد في السنوات الماضية طفرة كبيرة وتطورا مستمرا ..

وتتركز معارض السوق في مطارات مصر ومجمع سيتي ستارز في مدينة نصر والجونة .. وقد أدى ذلك لزيادة إيرادات الشركة ..

تعد معارض الأسواق الحرة في مبني الركاب رقم ٣ والذي إفتتحه الرئيس مبارك درة تاج أسواق المطارات حيث تتميز بالموقع والمساحة التي تصل إلي ٣٧٠٠ م إلي جانب الإستعانة بأحدث طرق ووسائل العرض ووجود كاميرات ووسائل لمراقبة المعروضات والعملاء مع تزوير الصالات بأفضل موظفين من الذين تم تدريبهم لخدمة الركاب والعاملين ..

وتم إفتتاح صالة الأسواق الحرة في المركز التجاري الملحق بفندق " سافوي " شرم الشيخ علي مساحة ٥٠٠ م وفتح مكتب للكرنك في نفس المكان لخدمة العملاء .. ويمكن للركاب الشراء خلال ٤٨ ساعة من بين أفضل السلع والبضائع والهدايا ذات الماركات العالمية وتخفيضات موسمية ..

وتم وضع كل خدمات وإمكانيات وصالات الأسواق الحرة علي موقع الإنترنت التالي

www.dutyfree.eg.com

شركة مصر للطيران للسياحة والأسواق الحرة قطاع السياحة (الكرنك)

EGYPTAIR 

A STAR ALLIANCE MEMBER 

قطاع السياحة (الكرنك) هو الجناح الثاني لشركة مصر للطيران للسياحة والأسواق الحرة وهو من أقدم قطاعات السياحة في مصر بخبرة تزيد عن ٦٠ عاما تشمل تنظيم برامج سياحية متميزة سواء في داخل مصر أو خارجها خاصة مواسم الحج والعمرة التي بلغت فيها الشركة درجات من الجودة والتنظيم غير مسبوقه في سوق السياحة الدينية في مصر ..

تنتشر مكاتب القطاع في مقرها الرئيسي بقصر النيل ونادي الشمس ومدينة نصر وسيتي ستارز وفندق إبروتيل المطار وجليم بالإسكندرية وشرم الشيخ وسافوي الشرم والغردقة والزقازيق ..

وتقدم مكاتب الكرنك عدة خدمات أبرزها :

- ١ - حجز وإصدار تذاكر الطيران ..
- ٢ - تنفيذ جميع البرامج السياحية في داخل مصر وخارجها ..
- ٣ - تنفيذ برامج الحج والعمرة ..
- ٤ - تنفيذ برامج سياحة سريعة لركاب الترانزيت ..
- ٥ - تنفيذ عمليات النقل السياحي بأسطول سيارات حديثة ..
- ٦ - تنظيم وإدارة مؤتمرات ومعارض ..

وتم وضع كل تفاصيل خدمات قطاع الكرنك بمصر للطيران علي الموقع الإلكتروني التالي :

www.karnak.egypt.com

الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران كلية الدراسات المتخصصة



كلية الدراسات المتخصصة هي إحدى كليات الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران وقد نشأت في إطار التعاون مع المنظمة الدولية للطيران المدني - الإيكاو - لتواكب أحدث وآخر متطلبات الإيكاو حيث إعتمدت الكلية كمركز للتفوق والإمتياز منذ عام ٢٠٠٨ خاصة بالنسبة للدورات التدريبية في مجال طب الطيران التي أعدتها وطورتها الكلية ..

تقدم الكلية برامجها التدريبية طبقا للقياسات الدولية وبواسطة خبرات عالية وبالتنسيق مع المنظمات الدولية وذلك في مجالات:

طب الطيران - إدارة وعمليات الطيران والمطارات وشركات الطيران - أمن الطيران - قانون الجو والطيران - هندسة المطارات - هندسة صيانة الطائرات والأفيونكس - اللغة الإنجليزية للطيران وإعداد المدربين ..

تستقبل الكلية متدرييها من شركات الطيران والمطارات وسلطات الطيران المدني في مصر والدول العربية والأفريقية والشرق الأوسط ..

توجد بيانات أخرى علي الموقع الإلكتروني للأكاديمية المصرية لعلوم الطيران التالي : www.eaaegypt.com

للاتصال بالكلية :

ت : ٢٠٢ ٣٣٥٠٥٤٤٩ +

الطيار " حسن محمد حسن " وحكاية نجاح الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران



وأفريقية متميزة في
صناعة النقل الجوي في
العالم وتحقيق التكامل
التدريبي المناسب مع
التكنولوجيا المتطورة
والقيام بالأبحاث
لتطبيق النماذج
الرشيدة للنهوض
بالصناعة مع مراعاة
التأثيرات البيئية

وتطوير الأنشطة التجارية لتحقيق
معدلات نمو عالية وسط روح فريق
سائدة بين الجميع ..

والأكاديمية بها عدة تخصصات
وكليات هي :

كلية الطيران والتي تخرج كواد
متميزة من الطيارين ..

كلية الدراسات المتخصصة بالتعاون
مع الإيكاو ..

كلية المراقبة الجوية ..

الموقع الإلكتروني : www.eaaegypt.com



الطيار " حسن محمد حسن
حسن " أحد أبطال
حرب أكتوبر المجيدة
حيث عرضنا دوره في
هذا الكتاب وحصوله
علي أعلي الأوسمة
العسكرية وهي نجمة
سيناء .. وقد نجح البطل
في نقل روح أكتوبر خلال
عمله في الحياة المدنية

وحقق نجاحات عديدة في كل المواقع
وأبرزها شركة ميناء القاهرة الجوي
حيث بدأ في وضع وتنفيذ خطة مرنة
لتطوير المطار ..

وقد نجح البطل في ترجمة تعليمات
البطل " أحمد شفيق " وزير الطيران
سواء في مطار القاهرة أو المعهد
القومي للطيران المدني بإمبابة
والذي تحول بفضل جهود البطل إلي
الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران
لتصبح مؤسسة تعليمية لإمداد
سوق العمل بكواد مصرية وعربية

الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران كلية المراقبة الجوية



كلية المراقبة الجوية تعتبر من الكليات المتخصصة في مجال تأهيل ضباط المراقبة الجوية في مصر والشرق الأوسط وأفريقيا منذ عام ١٩٦٣ وتقوم بإعداد وتدريب ضباط المراقبة الجوية المؤهلين لإدارة الحركة الجوية والكوارث الأخرى في مجالات الحركة الجوية طبقاً للمعايير الدولية المنصوص عليها بواسطة الإيكاو حيث تم إعتمادها كمركز تدريبي إقليمي في أفريقيا والشرق الأوسط ..

نوعية الدراسات التي تتم بالكلية

دراسة أكاديمية للحصول علي بكالوريوس مراقب حركة جوية ..
جميع الدورات والإجازات في مجالات خدمات الحركة الجوية وعمليات الاتصالات وخدمة معلومات الطيران والنقل الجوي ..

الدرجة العلمية التي تمنحها الكلية

بكالوريوس مراقب حركة جوية // جميع إجازات خدمات وإدارة الحركة الجوية (إجازات المراقبة الجوية / معلومات الطيران / النقل الجوي / الاتصالات اللاسلكية).

وقد تم تجهيز الكلية بأحدث مقلدات ومعامل علي أحدث مستويات التقنيات التكنولوجية مثل :

معمل إدارة الحركة الجوية (مراقبة إقتراب / مراقبة إقتراب نهائية / مراقبة طرق جوية) - معمل التدريب علي خدمات معلومات الطيران والخرائط - معمل محاكاة برج مراقبة جوية ثلاثي الأبعاد - معامل عمليات الاتصالات AFTN - معامل تدريب علي الحاسب الآلي - معامل تدريب للغات ..

الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران الكلية المصرية للطيران



الكلية المصرية للطيران هي الرافد التعليمي الوحيد لتخريج الطيارين المدنيين وبعد تطويرها في السنوات الأخيرة إختارتها المنظمة الدولية للطيران المدني (الأيكاو) في عام ٢٠٠٧ لتكون مركزا إقليميا للتدريب علي أعمال الطيران المدني بمنطقة الشرق الأوسط وأفريقيا ..

وتعمل الكلية المصرية للطيران علي تطوير كل برامج التدريب بها لمواكبة أحدث النظم العالمية في مجال الطيران ..

وتمنح الكلية الدارسين الشهادات والإجازات التالية :

إجازة طيار خاص — إجازة طيار تجاري — فرقة أهلية الطيران بالعدادات — فرقة أهلية الطيران متعدد المحركات — فرقة خط جوي ..

وشروط الالتحاق بالكلية هي :

شهادة الثانوية العامة أو ما يعادلها — ولا يقل السن عن ١٧ عاما — اجتياز كل الإختبارات بنجاح وهي (الطبي — اللغة الإنجليزية — الحواسيب — المقابلة الشخصية) ..

الحصول علي ملف القبول من مقر الكلية المصرية بمطار أكتوبر — طريق الواحات (مكتب خدمة العملاء) ..

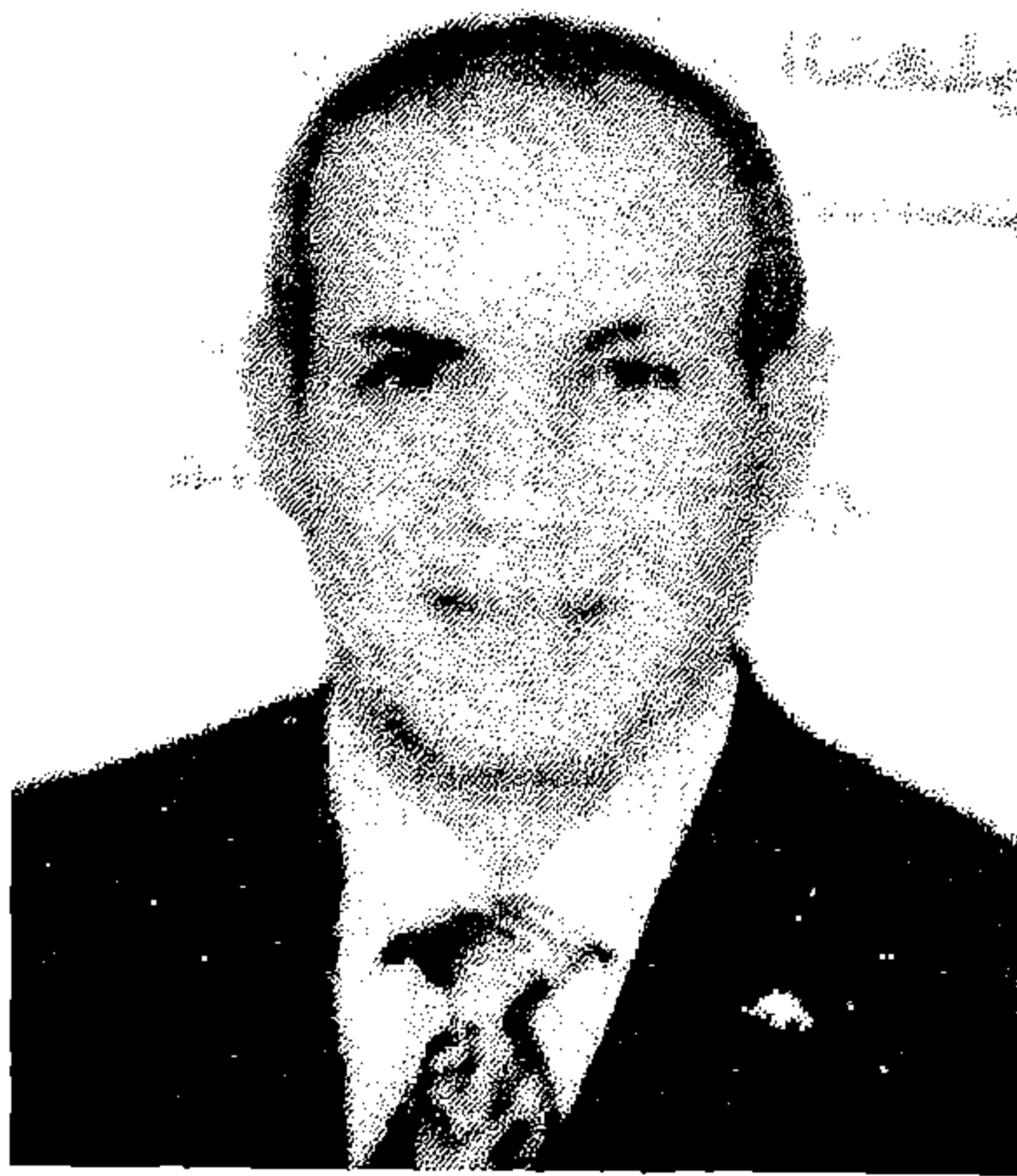
للاستعلام ت : ٣٨٢٧٨٧٧٧ — ٠١٦٤٠٤٩٩٣٥

الموقع الإلكتروني : www.eaaegypt.com

المهندس "عبدالحميد عيد" وحكاية نجاح شركة مصر للطيران للخدمات الأرضية



الخدمة الأرضية
الكاملة للركاب
وتداول الحوائج
وشحنات البضائع
وإستقبال وترحيل
الطائرات وكذلك
نقل الركاب ذوي
الإحتياجات الخاصة
من وإلى الطائرات
وتقديم خدمات



المهندس "عبدالحميد
عيد" رئيس شركة
مصر للطيران
للخدمات الأرضية
أحد أبطال القوات
الجوية نجح في بث
روح أكتوبر وسط
العاملين بالشركة
حتى حققت طفرة
في أدائها أدت إلي

زيادة رأسمال الشركة إلي ٤٠٠
مليون جنيه بدلا من ٨٠ مليونا ..
وهذه الشركة هي أول شركة في
مجال الخدمات الأرضية في الشرق
الأوسط وأفريقيا حيث تتواجد
في ١٣ محطة داخلية تخدم أكثر
من ٢٠٠ شركة طيران تقوم بأكثر
من ١٢٥ رحلة سنويا وتحمل علي
متنها أكثر من ٢٥ مليون حقيبة
و١٨٣ ألف طن من شحنات البضائع
سنويا .. ويشمل نشاط الشركة
العديد من الخدمات أهمها تقديم
الوكالة نيابة عن عملائها من
شركات الطيران لتنفيذ العديد
من الخدمات منها تقديم خدمات
الصيانة والوقود للطائرات
وتصاريح الهبوط والمغادرة وخدمات
التسكين والرعاية الصحية لأفراد
أطقم الطائرات ونقل الركب الطائر
والعاملين بمصر للطيران من خلال
أسطول كبير يزيد عن ٤٥٠ سيارة
.. وحصلت الشركة علي شهادات
إعتماد دولية في مجال الجودة
والسلامة والأمن ..

زيادة رأسمال الشركة إلي ٤٠٠
مليون جنيه بدلا من ٨٠ مليونا ..
وهذه الشركة هي أول شركة في
مجال الخدمات الأرضية في الشرق
الأوسط وأفريقيا حيث تتواجد
في ١٣ محطة داخلية تخدم أكثر
من ٢٠٠ شركة طيران تقوم بأكثر
من ١٢٥ رحلة سنويا وتحمل علي
متنها أكثر من ٢٥ مليون حقيبة
و١٨٣ ألف طن من شحنات البضائع
سنويا .. ويشمل نشاط الشركة
العديد من الخدمات أهمها تقديم

شركة مصر للطيران للخدمات الأرضية



شركة مصر للطيران للخدمات الأرضية هي إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة لمصر للطيران الشركة الأم التي أنشئت عام ١٩٣٢ والتي أصبحت رائدة في مجال تقديم الخدمات الأرضية لجميع أنواع الطائرات في مطارات مصر وطبقا لقواعد الإتحاد الدولي للنقل الجوي وسلطات الطيران المدني المصرية ..

تقوم الشركة حاليا بخدمة أكثر من ٢٥ مليون راكب سنويا وتداول أكثر من ١٨٧ ألف طن من البضائع والأمتعة تتضمن أكثر من ٢٥ مليون حقيبة بنسبة ٧٩٪ من الخدمة الأرضية في مصر ..

تتميز الشركة بوجود أسطول عملاق من المعدات يتعدى ١٢٠٠ معدة وبإشراف أكثر من ٥٢٠٠ مهندس وضابط حميل وعمالة مدربة علي أعلى مستوى ..

ويتولي الإشراف علي العمل فرق من الإدارة الماهرة نجحت في وضع الشركة في مصاف الشركات العالمية وحصولها علي شهادة الـ ISAGO التي تعمق مفهوم تقديم الخدمة الأرضية الآمنة للطائرات في مطارات مصر ..

خدمات الشركة :

تقدم شركة مصر للطيران للخدمات الأرضية الخدمات التالية :

تقديم الخدمة الكاملة للركاب وتداول الحوائج ونقل الركاب من وإلى الطائرات شاملة كبار الزوار وذوي الإحتياجات الخاصة وأطقم الركب الطائر — تقديم الخدمة الأرضية لكل طائرات الركاب والبضائع — خدمة تداول الأغذية للطائرات — تنفيذ أعمال الصيانة والإصلاح للمعدات التي تخدم الطائرة — تقديم خدمات الوكالة الأرضية نيابة عن عملائها من شركات الطيران مثل :

خدمات تصاريح الهبوط والمرور بالأجواء والإشراف علي خدمة الطائرات — التنسيق مع باقي الجهات لتقديم الخدمات الأخرى —

الطيار " محمد الشعشاعي " وحكاية نجاح في مطار القاهرة وشركة للأسواق الحرة



للطيران من المبنى رقم ١ مقر صالات شركة الأسواق إلي المبنى الثالث حيث إنخفض عدد الركاب الذين كانت الشركة تعتمد عليهم ونجح بشكل كبير في خفض تأثير ذلك علي إيرادات الشركة..



السواء طيار " محمد الشعشاعي " رئيس شركة مطار القاهرة للأسواق الحرة ونائب رئيس شركة ميناء القاهرة الجوي أحد أبطال أكتوبر البارزين حيث كانت له صولات وجولات وحصل علي عدة أوسمة لبطولاته في القوات الجوية ..

والدور الأبرز للبطل نلمسه في نشاط مطار القاهرة خاصة خلال المواسم حيث يلعب الدور الرئيسي في وضع وتنفيذ خطط المطار لمنع حدوث أزمات تعوق إنسياب حركة الركاب وكثيرا مايوجه إنذارات ويفرض غرامات ضد العديد من شركات الطيران أو الشركات الخدمية التي تقصر في أداء خدماتها بالمطار مأساعد علي شعور الركاب والسياح بتطور الأداء والخدمات بشكل يواكب عمليات التطوير التي تتم في مباني المطار ..

ولقد نجح البطل "

الشعشاعي " طوال عمله المدني في قطاعات وزارة الطيران المدني خاصة في مطار القاهرة في نقل روح أكتوبر لكل المواقع التي عمل بها وضرب نموذجا متميزا للعمل بالمطار ونراه كثيرا في مواقع العمل ولايبقي في مكتبه حيث يحرص علي متابعة سير العمل في صالات المطار والوقوف علي توفير كل الخدمات للركاب ..

ولقد حرص البطل علي تنفيذ خطة لمواجهة نقل رحلات مصر

شركة مطار القاهرة للأسواق الحرة



شركة مطار القاهرة للأسواق الحرة هي إحدى الشركات الواعدة التابعة لشركة ميناء القاهرة الجوي وهي متخصصة في عرض أحدث السلع والأجهزة والهدايا في ترانزيت المبنى القديم بالمطار حيث إستعانت الشركة بأفضل بيوت الخبرة وشركات الأسواق العالمية للإستفادة من خبراتها في طريقة عرض السلع والبضائع لخدمة ركاب مطار القاهرة ..

وتحظى الشركة بإهتمام قيادات الطيران المدني خاصة البطل " أحمد شفيق " وزير الطيران المدني وهي دائمة التطوير وعرض أفضل المنتجات والماركات العالمية لذلك حققت طفرات في الإيرادات رغم كثرة العوائق التي تؤثر علي الجانب الإقتصادي في كل مطارات العالم وأبرزها إنفلونزا الخنازير وسحب بركان أيسلندا إلي جانب الأزمة المالية العالمية ..

والشركة لم تغفل دورها الإجتماعي لخدمة المجتمع المصري حيث كانت صاحبة ريادة وسط الشركات المتعاملة مع قطاع الطيران برعايتها ومشاركتها في التبرع لحملة دعم عدد من المشروعات الخدمية والإجتماعية مثل مستشفى سرطان الأطفال حيث نظمت عدة إحتفاليات للتبرع في صالات المطار ..

وتتميز الشركة بطاقم متميز من العاملين المدربين علي مساعدة الركاب وفي طريقة التسويق لجذبهم للشراء وحفظوا بإعجاب وتقدير الركاب والسياح الذين يحرصون علي الشراء قبل سفرهم وإقتناء الهدايا التي تذكرهم برحلتهم لمصر ..

اللواء "يسري أمير" وحكاية نجاح في القطاع المالي والتجاري بالطيران المدني



والتجاري في
الوزارة ..

ووضحت بصمات
البطل " أمير
" خلال مراحل
عمله وإمتدت
لكل الشركات
التابعة لوزارة
الطيران والتي
حققت طفرة
كبيرة وضعت

المطارات وشركات الطيران
المصرية المتخصصة في مكانة
مالية متفردة دفعت كبرى بنوك
العالم للسعي لتقديم القروض
الميسرة لكل الشركات لتمويل
عمليات التطوير في المطارات
أو لتحديث أسطول شركة
مصر للطيران من منطلق
تأكدتها من سلامة وقوة الموقف
المالي لكل شركات الطيران
والمطارات المصرية ..



اللواء " يسري
عبده أمير"
مستشار وزير
الطيران للشئون
المالية والتجارية
أحد أبطال أكتوبر
البارزين حيث
كانت له صولات
وجولات وحصل
علي عدة أوسمة
منها وسام الشرف
العسكري حيث تعرض لإصابة
خلال الحرب ..

وإعتلي " أمير" عدة مواقع في
القوات الجوية وعندما إنتقل
للعمل المدني بوزارة الطيران
المدني نجح في نقل روح أكتوبر
لكل المواقع التي عمل بها
وحظي علي ثقة البطل "
أحمد شفيق " وزير الطيران
حيث حمّله لسنوات طويلة
مسئولية القطاع المالي

Aero
Sport
club

Swimming Pool

Handball

Basketball

ایرو اسپورت

aerosport

نادی طیران المدنی

Football

Aero
Sport
club

Football

المصادر

- لقاءات مباشرة ومصورة ومسجلة صوتا مع أبطال الحرب ..
- بعض إصدارات القوات المسلحة ..
- كتاب (البحث عن الذات) للرئيس الراحل أنور السادات ..
- مذكرات الجمسي (حرب أكتوبر 73) ..
- كتاب (المعارك الحربية علي الجبهة المصرية) للكاتب جمال حماد
- كتاب (مبارك والضربة الجوية في أكتوبر) للكاتب محمود فوزي ..
- كتاب (حياتي) جولدا مائير رئيسة وزراء إسرائيل وقت الحرب.
- كتاب (حرب أكتوبر الأسطورة أمام الواقع) لـ إيلي زعيرا
- مسئول المخابرات الإسرائيلية ..
- كتاب (أخوتي أبطال المجد) للصحفي الإسرائيلي إيلا كفير..

الفهرس

5 مقدمة

7 الفصل الأول :

قائد الأبطال – الطيار البطل محمد حسني مبارك

19 الفصل الثاني :

الطيار البطل (أحمد شفيق)

33 الفصل الثالث :

المهندس البطل (إبراهيم مناع)

43 الفصل الرابع :

المهندس البطل (حسين مسعود)

55 الفصل الخامس :

المهندس البطل (عبدالعزيز فاضل)

63 الفصل السادس :

الطيار البطل (حسن محمد حسن)

77 الفصل السابع :

الطيار البطل (ممدوح حشمت)

87 الفصل الثامن :

الطيار البطل (أهاب عبدالعزيز)

97 الفصل التاسع :

الطيار البطل (سمير عزيز ميخائيل)

107 الفصل العاشر :

الطيار البطل (محمد زكي عكاشة)

117 الفصل الحادي عشر :

الطيار البطل (حسن عبدالرحمن أبوغنيمة)

127 الفصل الثاني عشر :

الطيار البطل (محمد عادل الرافعي)

135 الفصل الثالث عشر :

الطيار البطل (رضا صقر)

147 الفصل الرابع عشر :

الطيار البطل (حسن راشد)

157 الفصل الخامس عشر :

الطيار البطل (مدحت هنداوي)

163 الفصل السادس عشر :

الطيار البطل (مجد الدين رفعت)

173 الفصل السابع عشر :

المعجزة بعيون إسرائيلية ..

206 المصادر :

رقم الإيداع : ٢٠١٠/١٩٢٩٣

الترقيم الدولي : 8 - 368 - 236 - 977 I.S.B.N

طبع بمطابع دار الجمهورية للصحافة

هذا الكتاب

(جند الله ونصر أكتوبر رمضان - معجزات يرويها أبطال الطيران) ..
ليس فقط أحدث الكتب عن أكبر وأفضل انتصارات العرب في العصر
الحديث .. وإنما يعرض أدق التفاصيل لمواجهة أبطال الطيران خلال
حرب أكتوبر رمضان المجيدة .. ويكشف أسراراً جديدة في أخطر
المعارك.. ويروي معجزات صنعها أبطال القوات الجوية بمساعدة جنود
خفية أرسلها الله سبحانه وتعالى لمؤازرتهم .. كما ينفرد بصور لم
تنشر من قبل حصل عليها الكاتب من الأرشيف الخاص للأبطال .. وقد
جمعها الكاتب خلال ثلاث سنوات في لقاءات مباشرة مع الأبطال ..
ووضعها في لوحة تجمع كل تفاصيل المعركة لتظهر في كتاب ليس
فقط لتعريف الأجيال الجديدة بأيام الفخر والمجد وإنما لإعطاء الأبطال
بعض حقهم من التكريم .. ودفع الأجيال الجديدة لبذل الجهد والعرق
بل والدم لرفعة مصر وحمايتها من سهام الطامعين في خيرها ..
والذود عن ترابها من كل غاصب .. والأخذ بكل أسباب القوة والمنعة
ليستحقوا أن يكونوا أحفاد هؤلاء الأبطال ..

الكاتب

(عبدالناصر أبو الفضل) .. مساعد مدير تحرير جريدة الجند
تولي رئاسة تحرير جريدة التفاعل الخاصة بشئون البيئة ..
عمل مستشاراً لشئون الطيران لعدد من وكالات الأنباء العالمية
صدر له ثلاثة كتب هي :

- 1 - الحرب الصهيونية المنسية - التهجير الجوي لليهود
توريث مصر ..
- 2 - سفر بلامتاعب - موسوعة خدمات المسافرين ورجال المطارات والخارج ..
- 3 - مطار القاهرة الهرم الرابع ..

Bibliotheca Alexandrina



0916039

